

**สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น**  
**เรื่อง “ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999”**  
**(การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ)**  
**เมื่อวันจันทร์ที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2560**  
**ณ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์**

ศุภรัตน์ ตรีเทพ\*

เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2560 สถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์และภาควิชากฎหมายพาณิชย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้จัดงานสัมมนาระดมความคิดเห็นระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาควิชาการ เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบและแนวโน้มของประเทศไทย เพื่อเสนอแนะแนวทางการดำเนินการของประเทศไทย โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

**ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวต้อนรับและกล่าวถึงที่มาของการสัมมนา**

เนื่องจากช่วงต้นปี พ.ศ. 2540 ได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ.2558 จวบจนปี พ.ศ. 2558 ทำให้พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 จึงผ่านสภานิติบัญญัติแห่งชาติ(สนช.) และมีการแก้ไขอีกครั้งและประกาศในราชกิจจานุเบกษาในปี พ.ศ.2560 คือ พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560 เพื่อแก้ไขพระราชบัญญัติปี 2558 ให้มีบทบัญญัติครบถ้วน เพื่อจะได้อนุวัติการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 ดังนั้นอนุสัญญามอนทรีออล 1999 จึงเกี่ยวข้องกับประเทศไทย

ในการจัดงานสัมมนาครั้งนี้ เป็นวันที่อนุสัญญามอนทรีออล 1999 มีผลใช้บังคับแก่ประเทศไทย โดยการสัมมนาเรื่องอนุสัญญามอนทรีออล จะพูดถึงเนื้อหาของอนุสัญญาส่วนหนึ่ง และการอนุวัติการนำหลักการและคำในตัวบทที่จะเป็นไปได้มาใส่พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับทั้งฉบับแรกและฉบับที่แก้ไข ดังนั้นเป็นการบรรยายรวมกันระหว่างกฎหมายไทยปัจจุบัน และบรรยายถึงอนุสัญญามอนทรีออลให้เป็นเนื้อเดียวกัน

ในการจัดงานสัมมนาครั้งนี้ได้รับเกียรติจากวิทยากรทั้ง 4 ท่าน ดังนี้

1. อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก อาจารย์พิเศษคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
2. นางสาวทศพร สี่พึงธรรม ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นประจำองผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลฎีกา
3. นายสิทธิชัย จันทร์านนท์ ผู้อำนวยการ สำนักรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจการ บมจ.การบินไทย
4. นายเกียรติพล ตันติกุล ผู้จัดการด้านกำกับดูแลระดับภูมิภาค สายการบินไทยแอร์เอเชีย

**อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :**

ในส่วนของกฎหมายนี้ชื่อเต็มของอนุสัญญานี้คือ อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ มักจะถูกเรียกว่า “Montreal Convention 1999” หรือ “MC 99” ส่วนภาษาไทยเรียกย่อ ๆ ว่า “อนุสัญญามอนทรีออล 1999” และตัวกฎหมายอนุวัติการได้แก่ “พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558” ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ในปี พ.ศ. 2560

\* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย

คำอธิบายที่จะนำเสนอมี 4 เรื่อง คือ

1. ความหมายทั่วไป
2. สาระสำคัญของกฎหมาย
3. ข้อสังเกตในการจัดทำกฎหมายอนุวัติการ
4. ข้อสังเกตเกี่ยวกับผลของการเป็นภาคี

### 1. ความหมายทั่วไป

เหตุที่ต้องมีอนุสัญญานี้คือ ในทางระหว่างประเทศที่มีการเดินทางทางอากาศ ถ้าไม่มีการใช้กฎหมายที่ใช้ระหว่างรัฐ ย่อมทำให้เกิดความไม่แน่นอน เมื่อมีปัญหาหรือได้รับบาดเจ็บ ของหาย สัมภาระเสียหาย ทำให้ไม่ทราบว่า จะใช้กฎหมายใดเป็นพื้นฐานในการตัดสินข้อพิพาท จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาฉบับแรกขึ้นคือ “Warsaw Convention 1929 (อนุสัญญาวอร์ซอ)” เป็นจุดตั้งต้นของการออกกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แต่เหตุที่ใช้ “MC 99” เพราะ อนุสัญญาวอร์ซอ 1929 เดิมมีความซับซ้อนมาก จากการมีการแก้ไขตลอดระยะเวลา ประมาณ 70 ปีที่ผ่านมา โดยในโลกของเราเผชิญกับการตีความกฎหมายฉบับนี้มาประมาณ 70 ปี ทำให้มีเอกสารทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องมากมายในปี ค.ศ.1929, เฮก 1955, มอนทรีออล 1966 เป็นต้น สุดท้ายประมาณปี 1997-1998 เกิดความคิดที่จะรวมสิ่งที่เกิดขึ้นทั้งหมดเป็นกฎหมายฉบับเดียวคือ “MC 99” ที่ออกมาเป็นอนุสัญญาในปี ค.ศ. 1999

สาเหตุที่อนุสัญญาใช้ชื่อว่า “วอร์ซอ” และ “มอนทรีออล” เนื่องจากเป็นประเพณีทั่วไปของการจัดทำสนธิสัญญาว่า ถ้าได้มีการทำสนธิสัญญาที่ใด ก็จะเรียกชื่อเล่นของอนุสัญญาหรือสนธิสัญญานั้นตามเมืองที่ทำอนุสัญญาเป็นชื่อของกฎหมาย ชื่อ มอนทรีออล แสดงว่าทำกฎหมายลงนามที่เมือง Montreal และ ตัวเลข 1999 นั้นหมายถึงปีที่ได้มีการลงนาม ซึ่งกฎหมายจะใช้บังคับหลังจากนั้น

### การจัดทำกฎหมายอนุวัติการของประเทศไทย

ประเทศไทยได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับตั้งแต่แรก ๆ โดยตอนที่มิบทบาทสำคัญคือ ในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2510 เป็นครั้งแรกที่ประเทศไทย โดยคณะรัฐมนตรีสมัยนายฯ ถนอม กิตติขจร มีมติให้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ และพิธีสารกรุงเฮก แต่หลังจากนั้นเรื่องก็หายไปเป็นเวลากว่า 30 ปี ต่อมาในปี พ.ศ. 2545 เรื่องดังกล่าวได้เข้าคณะรัฐมนตรี(ครม.) โดยร่างในปี พ.ศ. 2544 และปี พ.ศ. 2544 ตั้งคณะกรรมการร่างฯ จนปีพ.ศ. 2545 ถึงเข้าคณะรัฐมนตรีได้ก็มีมติรับหลักการ สุดท้ายสภานิติบัญญัติแห่งชาติหยิบยกเรื่องนี้ขึ้นมา บอกเป็นกฎหมายเร่งด่วน 30 ฉบับแรก ติด top 30 จึงหยิบมาและออกมาได้ปลายปี พ.ศ. 2558 เท่านั้นยังไม่พอ เนื่องจากว่าตอนร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้ มีความคิด ว่าเราไม่ได้ตั้งใจจะเข้าเป็นภาคีแต่ต้น แต่เราเอาอนุสัญญามอนทรีออล มาทำเป็นกฎหมายภายใน แล้วบอกว่าเราจะทำ 2 ขั้นตอน คือทำเป็นกฎหมายภายในก่อนขั้นหนึ่ง แล้วค่อยไปแก้กฎหมายเพื่อขอเข้าเป็นภาคีอีกขั้นตอนหนึ่ง ทั้งที่จริง ควรทำขั้นตอนเดียว ดังนั้นจึงมี 2 ขั้นตอนออกมาเป็นกฎหมายแก้ไขเพิ่มเติม ปีนี้ (พ.ศ. 2560) พอออกเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2560 เราจึงสามารถเข้าเป็นภาคี โดยมีการยื่นตราสารภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2560 โดยผลของอนุสัญญามีผลใช้บังคับกับเราวันนี้ อันนี้คือความเป็นมา

ข้อสังเกตคือ กระบวนการในการจัดทำกฎหมายอนุวัติการของประเทศไทยช้ามาก เช่น กรณีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 ระยะเวลาในการทำจนถึงวันนี้ใช้เวลา 16-17 ปี ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในทางระหว่างประเทศเกิดขึ้น จะทำให้ความพยายามในการทำกฎหมายล้มลง หรือกรณี อนุสัญญาวอร์ซอ 1929 มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เป็นระยะ เพราะฉะนั้นการที่เข้าเป็นภาคีก็จะมีเปลี่ยนแปลง ความเป็นพลวัตสูง แต่อนุสัญญามอนทรีออล 1999 ตั้งแต่ 17 ปีที่ผ่านมาไม่มีเปลี่ยนแปลง และไม่มีอนุสัญญาตัวใหม่อันเป็นผลจากการพัฒนามา 70 ปี จนในทางระหว่างประเทศนั้นนิ่งแล้ว

### ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :

ประเด็นเรื่อง เหตุที่ต้องมีฉบับแก้ไขฉบับที่ 2 นี้ ขณะที่มีการนำเสนอการพิจารณาจะเข้าคณะรัฐมนตรีเข้าสภา เรามีความต้องการเข้าเป็นภาคี แต่เราเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศฉบับแรกปี พ.ศ. 2558 ยังไม่สมบูรณ์ ทางกรมฯ เองก็จัดยกร่างเพื่อจะแก้ไข กล่าวคือยังไม่มีการแก้ไขอะไร ก็มีการร่างฉบับที่ 1 และมีการยกร่าง

ฉบับที่ 2 ซึ่งการมาเป็นฉบับที่ 2 มีการยกร่างฉบับที่ 2 จนเสร็จและมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public hearing)

เมื่อมีทั้งสองฉบับถามว่า ฉบับแรกที่ผ่านหลักการและผ่านคณะรัฐมนตรีแล้วจะถอนเรื่องเพื่อไปรวมกับฉบับที่ 2 หรือไม่ เราก็บอกว่าถ้าเราถอนเรื่องกลับไปแล้วไปรวมกับร่างฉบับที่ 2 ฉบับแก้ไขรวมเป็นฉบับเดียวกันนั้น กฎหมายฉบับนี้ก็ยังมี เพราะรอมานาน จึงมีความคิดว่าผลักดันไปก่อน ฉบับแรกให้มีแล้วฉบับที่ 2 ค่อยมาแก้ ไม่เช่นนั้นเราก็ไม่มั่นใจว่า เราจะมีพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศอันเป็นกฎหมายเฉพาะในประเทศไทยในวันนี้ หรือไม่ เนื่องจากเราใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แก่การรับขนทางอากาศ เราทบทวนไม่ไหวเพราะไม่เหมือนชาวบ้านชาวเมืองซึ่งไม่ค่อยมีคนมาพูด

#### นายสิทธิชัย จันทรานนท์ :

ในส่วนข้อมูลอีกมุมหนึ่งที่ต้องมี 2 ขั้นตอนนั้น เนื่องจากพระราชบัญญัติ ปี พ.ศ. 2558 ของเรา เมื่อก่อนไม่มีชื่อ แต่ตอนที่ร่างนี้เรา active มาก คือร่างตั้งแต่ อนุสัญญามอนทรีออล 1999 ยังไม่มีผลใช้บังคับ เพราะฉะนั้นมันเหมือนเราร่างอากาศอยู่โดยที่ตัวมันยังไม่มีผลแต่ก็ร่างไปก่อน พอมันมีผลแล้วปรากฏว่าร่างฉบับนี้ก็ไปตามยถากรรม โดยที่ยังไม่มีความเป็นภาคี เมื่ออนุสัญญามอนทรีออล 1999 มีผลใช้บังคับก็เลยต้องร่างฉบับที่ 2 แล้วบังเอิญว่าฉบับแรกมีการตกลงอย่างอื่น

#### ศาสตราจารย์ไพฑูริศ เอกจริยกร :

ในประเด็น เมื่อเป็นการร่างสองขั้วแล้วมารวมเป็นขั้วเดียวหรือไม่ ความจริงคือสามารถหยุดกระบวนการร่างได้ทั้งคู่เพราะเป็นร่างทั้งสองฉบับ เพราะยังไม่ผ่านสภานิติบัญญัติแห่งชาติ แต่ร่างฉบับแรกกำลังออก เราก็บอกว่าร่างฉบับแรกผ่านมาแล้วฉบับที่ 2 ค่อยผ่านตามมา ตอนที่เรายกร่างนั้นเราก็บอกว่า เราเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 แน่ แต่ตอนเรายกร่างประสบการณ์ของเรา มีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เราจึงพยายามจะยกร่างในลักษณะโครงสร้างแบบพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลฯ เราไม่แปลอนุสัญญามาตัวต่อตัว ยก Chapter มาเป็นหมวด ในอนุสัญญาเราเขียนในลักษณะเป็นของไทยให้ใกล้เคียงที่สุด นั่นคือหลักการในการยกร่างสมัยนั้นท้ายที่สุดมาเปลี่ยนแปลงที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง

ประการที่สองที่เป็นที่มาก็คือ ตอนยกร่างนี้มีประเด็นว่า พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใช้กับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ทะเลที่วิ่งระหว่างประเทศนั้นเสี่ยงกว่าทะเลที่วิ่งชายฝั่งที่เรียบ แต่ท้องฟ้ามันบินอย่างไรก็เสี่ยงเหมือนกัน ลักษณะข้ามประเทศหรือบินในประเทศก็บินท้องฟ้า เพราะฉะนั้นอนุสัญญามอนทรีออล 1999 ไม่ได้ใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น แต่เราประชุมกันร่วมกับทั้งเจ้าหน้าที่ ทั้งนักวิชาการและสายการบิน โดยบอกว่าใช้ทั้งระหว่างประเทศและในประเทศ จะไม่คิดเหมือนกฎหมายรับขนทางทะเล เพราะฉะนั้นในตอนท้ายของพระราชบัญญัติจะมีการบอกให้นำมาใช้กับการรับขนทางอากาศในประเทศ แต่ชื่อพระราชบัญญัติ ก็ยังเป็นระหว่างประเทศ แต่ข้างในมีการระบุไว้ ใช้ภายในประเทศโดยอนุโลม เช่นกัน

#### อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :

จากคำอธิบายข้างต้นทำให้เห็นภาพความซับซ้อนของระบบ โดยสรุปกรอบใหญ่นั้นคือ ระบบวอร์ซอ นั้นซับซ้อน ซึ่งถูกสรุปมาเป็นอนุสัญญามอนทรีออล 1999 แล้วสรุปมาเป็นพระราชบัญญัติรับขนฯของเรา

#### 2. สาระสำคัญของกฎหมาย

หัวใจของพระราชบัญญัตินี้คือ “ความรับผิดชอบของสายการบินต่อเรื่องการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ” นอกจากหัวใจแล้ว โดยมีกลองหัวใจคือเรื่อง “การป้องกันไม่ให้ระบบนี้ล้ม” ซึ่งขออธิบายตัวระบบป้องกันนี้ก่อน

หลักคิดคือ ในการรับขนนี้ต้องมีคน สัมภาระ และของ ลักษณะความเสียหายที่มีเหมือนกันก็คือเสียหายบาดเจ็บ เช่น คนเรียกว่า “การบาดเจ็บ” กรณีสัมภาระคือ “การเสียหาย” ก็คืออันเดียวกัน “ของพัง สัมภาระพังหรือเจ๊ง” และคนก็คือ “ตาย” หรือของ สัมภาระและคนล่าช้า ในส่วนของคนและสัมภาระนั้นจะอยู่ที่ติดกันจะไม่แยกกัน

จะไม่มีภาระการชดเชยโดยไม่มีภาระคน ขณะที่ “ของ” จะแยกออกไปอีกส่วน ในส่วนของคนและสัมภาระ โดยสภาพนั้นค่อนข้างจะเป็นเรื่องของผู้บริโภคระยะเป็นเรื่องคนหมู่มากเดินทางไปมา ดังนั้นจะมีการคุ้มครองคนในระดับที่ค่อนข้างมากกว่าในส่วนเรื่องรับขนของ

การรับขนของโดยสภาพคือ “สินค้า” กล่าวคือ มีการขนส่งสินค้ากัน ดังนั้นในการ ออกแบบระบบจะมีความแตกต่างอยู่บางจุด เช่น การจำกัดความรับผิดในการรับขนของจำกัดอยู่ที่ 19 SDR ห้ามไม่ให้มีการเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดนี้ อันนี้เป็นลักษณะเฉพาะของการรับขนของ ซึ่งเขียนไว้ในกฎหมายแบบนี้ แต่ในกรณีของคนและสัมภาระสามารถจะเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดได้ (อาจจะให้รับผิดอย่างไม่จำกัดความรับผิดก็ได้ถ้ามีเงื่อนไขบางอย่างเกิดขึ้น) อันนี้คือ สภาพมันต่างกันค่อนข้างชัด ประเด็นเช่นนี้ได้รับสอบถามมาตอนกฎหมายได้เข้าสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ว่าทำไมกรณีการรับขนของหรือสินค้านี้ทำไมถึงกำหนดไว้ที่ 19 SDR ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม โดยห้ามเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดทุกกรณีไม่มีเกินกว่านี้ แม้ว่าจะมีการทำผิดอะไรกันก็ห้ามเกิน เนื่องด้วยสภาพของการรับขนของเป็นเรื่องธุรกิจ รัฐไม่ควรจะเข้าไปรู้ดีเรื่องต้นทุนในการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจ เพราะธุรกิจต้องมีการส่งของกันไปมา แต่ในทางรับขนก็บอกว่าเก็บค่าขนส่งเท่านี้โดยรับผิดเพียงแค่ 19 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม ถ้าอยากให้รับผิดมากกว่านี้ก็ไปซื้อ Incoterms ไปบริหารความเสี่ยงส่งสินค้าเอง ซึ่งไม่ใช่เรื่องของผู้บริโภค

ขณะที่สาระสำคัญการรับขนคนคือ “สายการบินจะรับผิดเมื่อมี 2 เงื่อนไขเกิดขึ้นคือ 1. มีอุบัติเหตุ และ 2. เกิดขึ้นในช่วงที่กฎหมายกำหนด หมายความว่า ถ้าเราขึ้นไปอยู่บนเครื่องบินอยู่ในขอบเขตความรับผิดของสายการบิน หรืออยู่ในระหว่างดำเนินการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ในขอบเขตนี้เรื่องระหว่างดำเนินการขึ้นลงนี้มีความสำคัญซึ่งมีการถกเถียงกันมาก

#### ความรับผิดส่วนของคนโดยสารแบ่งเป็น 2 ระบบ ได้แก่

1. ระบบความรับผิดแบบเคร่งครัด (strict liability) กำหนดไว้ที่ 113,100 SDR เมื่อก่อนนั้นกำหนดไว้ 100,000 SDR แต่เนื่องจากกลไกของอนุสัญญาสามารถปรับค่าครองชีพ ปรับเงินเพื่อให้จำนวนเงินที่ถูกจำกัด (limit) ขยับขึ้นไปได้โดยกลไกของมัน

(SDRคือ ระบบตะกร้าเงินของ IMF (International Monetary Fund) เดิมระบบกฎหมายเรื่องนี้อิงกับค่าทองคำ แต่ยุคต่อมาทองคำมีราคาผันผวนจึงเลิกระบบทองคำ หากไปอิงกับค่าเงินแต่ละประเทศก็ไม่นิ่งเพราะมีอัตราขึ้นลง ดังนั้นจึงใช้ระบบตะกร้าเงินของ IMF ตะกร้าเงินคือ นำเอาเงินของแต่ละประเทศสำคัญมาลงตะกร้าเดียวกันตามสัดส่วนที่กำหนด เพื่อเฉลี่ยไม่ให้อัตราค่าเงินแปรปรวน เช่น ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐขึ้น ค่าเงินหยวนลง อัตราจะอยู่จุดกลาง ทำให้ระบบค่อนข้างนิ่ง ในเรื่องความรับผิดของคนโดยสารการบินจะยอมจ่ายเงินให้ค่อนข้างง่าย เช่น เกิดอุบัติเหตุแล้วมีคนเสียชีวิต สรุปคือ คิดเป็นเงินไทยจ่ายเงินประมาณ 5 ล้านบาท นั่นคือไม่เกิน 5 ล้านบาทต่อคน

2. ระบบสันนิษฐานความรับผิด (presumption of fault) กรณีถ้าอยากได้เงินเกิน 5 ล้านบาทต้องไปพิสูจน์ความผิดกันเพิ่มเติมอันเป็นขั้นที่ 2 เป็นขั้นที่เกิน 5 ล้านบาทขึ้นไป สายการบินถูกสันนิษฐานความรับผิดไว้ก่อน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีความผิด

โดยสรุป ในส่วนของคนโดยสารจะเป็นการใช้สองระบบซ้อนกันคือ ชั้น strict liability และชั้น presumption of fault ถ้าจ่ายเงินไม่เกิน 5 ล้านบาทใช้ระบบ strict liability ถ้าเกิน 5 ล้านบาทใช้ระบบ presumption of fault

#### ความรับผิดส่วนของสัมภาระ

สัมภาระแยกเป็น 2 ส่วนคือ 1. สัมภาระลงทะเบียนคือเวลาไป check-in โหลดของลงเครื่อง กับ 2. ส่วนที่ถือของขึ้นไปบนเครื่องเอง ระบบความรับผิดก็ต่างกัน กรณีส่งมอบสัมภาระให้สายการบินความรับผิดก็ต้องเคร่งครัด เพราะสัมภาระไปอยู่ในมือของสายการบิน ดังนั้นใช้ระบบความรับผิดที่ค่อนข้างจะให้ประโยชน์กับผู้โดยสารมากกว่า แต่กรณีของที่ถือขึ้นเครื่องไปเองนั้นโดยหลักการผู้โดยสารต้องดูแลเอง นอกจากจะเป็นความผิดของสายการบิน

บินที่ทำให้เราเสียหาย กรณีวงเงินเมื่อคำนวณคร่าว ๆ ในส่วนของสัมภาระทั้งลงทะเบียนและไม่ลงทะเบียนค่าเสียหายรวมกันไม่เกิน 53,000 บาท

กรณีที่ค่าเสียหายรวมกันไม่เกิน 53,000 บาท ถ้าสัมภาระมีมูลค่า 20,000 บาท จะได้รับเงินค่าเสียหาย 53,000 บาทไม่ได้ เพราะคิดความเสียหายตามความเป็นจริง และในกรณีของสัมภาระมีมูลค่าเกิน 100,000 บาท เช่น มีรองเท้า เสื้อ นาฬิการาคาแพงอยู่ในกระเป๋า ค่าเสียหายที่จะได้รับก็ไม่เกิน 53,000 บาท นั่นคือไม่มีกำไร จ่ายเท่าความเป็นจริงแต่ไม่เกินจำนวนตามที่พระราชบัญญัติกำหนด เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าสายการบินมีความผิด

ส่วนกรณีสัมภาระ แม้ว่าโครงสร้างการรับผิดชอบสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ลงทะเบียน โครงสร้างการรับผิดชอบหรือพิสูจน์ความรับผิดชอบนั้นต่างกัน แต่วงเงินนั้นนำมารวมกัน สองอย่างรวมกันไม่เกิน 53,000 บาท แต่ถ้าอยากจะได้เกินต้องไปหาช่องทางพิสูจน์ว่าสายการบินนั้นทำผิด ส่วนกรณีขนส่งของหรือสินค้ากำหนดไว้ที่ 19 SDR ต่อ 1 กิโลกรัมหรือ 890 บาทต่อ 1 กิโลกรัมโดยห้ามเกินกิโลกรัมละ 890 บาทเป็นจำนวนที่เกินกว่านี้ไม่ได้แล้ว ไม่ว่าจะสายการบินจะผิดหรือไม่ผิดอย่างไรไม่เกินกว่านี้ แม้ว่าถ้าอยากจะได้เกินต้องไปหาทางอื่นเช่น ซื้อประกันหรือทำความตกลงพิเศษอย่างไร แต่ตามกฎหมายนี้ห้ามเกิน

#### ความรับผิดในกรณีของหรือสินค้า

กรณีการรับขนของหรือสินค้าใช้ระบบ “strict liability” โดยมีตัวจำกัดค่อนข้างเคร่งครัด และจะต้องมี “กลไกในการที่ได้มาซึ่งค่าเสียหาย” ที่จะต้องทำอะไรเมื่อมีความเสียหายหรือปัญหาเกิดขึ้น จะเรียกค่าเสียหายอย่างไร จะออกเอกสารแบบใด เช่น จะต้องแจ้งก่อนกี่วัน เวลาของหายทำอะไร ยื่นฟ้องอย่างไร อายุความเท่าใด สามารถฟ้องอุทธรณ์ได้หรือไม่

#### ความรับผิดส่วนการล่าช้า

เรื่องความล่าช้า สายการบินขนส่งล่าช้าความรับผิดรวมประมาณ 200,000 กว่าบาท จะเห็นว่าโครงสร้างการรับผิดแปลกกว่ากฎหมายอื่น ปัญหาคือ จะทำอะไรให้อยู่ได้โดยไม่ถูกตีความทลายโครงสร้างนี้ อนุสัญญามอนทรีออลมีกลไกคุ้มครองตัวเอง 2 ส่วน ส่วนแรกคือ exclusivity ส่วนที่สองคือ เรื่องการทำสัญญาที่แตกต่างออกไปให้เป็นโมฆะ ซึ่งสองส่วนนี้เป็นเกราะคุ้มกันไม่ให้ระบบที่พูดมาทั้งหมดพัง ถ้าระบบพัง อนุสัญญามอนทรีออลก็ไม่มีผล หากศาลตัดสินว่าค่าเสียหายน้อยเกินไป จึงไปหากฎหมายอื่นหรืออาจจะมีการคุ้มครองผู้บริโภคเรื่องสินค้าอันตราย เรื่องคนพิการแล้วตัดสินให้ได้รับค่าเสียหายมากกว่า หรือเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ สุดท้ายก็ไปตัดสินตามกฎหมายอื่นทำให้ระบบที่ตกลงกันไว้พัง เมื่อพังแล้วก็เกิดความวุ่นวายในการตีราคา เกิดความผันผวน เพราะไม่รู้จะต้องรับผิดชอบเท่าใด

ดังนั้นจึงมี 2 กลไกสำคัญที่สร้างขึ้นมากำหนดระบบคือ

- 1) การห้ามศาลตัดสินโดยใช้กฎหมายอื่นต่างกับกฎหมายนี้ แต่จะห้ามได้จริงหรือไม่
- 2) ห้ามทำสัญญาตกลงกันเองว่าจะไม่เอาความรับผิดแบบนี้ หรือห้ามตกลงแล้วทำให้ผู้บริโภคเสียหาย อันนี้คือสองกลไกสำคัญที่กำระบบตรงนี้อยู่

ประเทศไทยมีประกาศของกระทรวงคมนาคมพูดเรื่องคุ้มครองสิทธิ พูดเรื่องการจ่ายชดเชย ค่าเช่า หรือยกเลิก ซึ่งเริ่มที่จะเบี่ยงออกจากตัวหลักการตามอนุสัญญา ซึ่งเรานำมาจากยุโรป หน่วยงานทางปกครองของยุโรปออกก่อนและเห็นว่าไม่มีอะไรที่ต่างจากอนุสัญญาอีก โดยมีการถกเถียงกันว่าไม่ขัดกับหลัก exclusivity ตามข้อ 29 หรือของไทยตามมาตรา 54 หรือไม่ ซึ่งในปัจจุบันศาลยุโรปมีแนวโน้มที่จะตัดสินในทางคุ้มครองผู้บริโภคมากขึ้น กล่าวคือเริ่มทำลายกำแพง exclusivity นี้ โดยบอกว่าไม่เกี่ยว มีความเป็นไปได้ที่จะมีค่าเสียหายอื่นนอกเหนือจากในอนุสัญญาฯ ซึ่งตรงนี้เป็นแนวโน้มที่โลกเราคู่ครองผู้บริโภคมากขึ้น และเริ่มจะทำลายเกราะที่คุ้มครองระบบมอนทรีออลอยู่ซึ่งต้องรอดูทิศทางต่อไป

#### **นางสาวทศพร สิริธรรม :**

ในประเด็นผลกระทบต่อศาล แท้จริงแล้วศาลเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น สิ่งที่เกิดขึ้นคือ กฎหมายต่อไปที่ใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ หรือว่ากฎหมายฉบับนี้ที่ได้อนุวัติการอนุสัญญามอนทรีออลให้ใช้

กับการขนส่งภายในประเทศ จะใช้ตัวกฎหมายที่แตกต่างกันคือ เมื่อก่อนจะใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ตอนนี้มีกฎหมายเฉพาะทางออกมาเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่เรามีในหมวดอื่นนั่นคือ ทางทะเลและทาง multimodal ก็คือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พอเรามีรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ตรงนี้ศาลไทยก็ต้องเรียนรู้กฎหมายว่าเป็นอย่างไร มีอะไรเป็นข้อแตกต่างเวลาพิจารณาตัดสินคดีและมีอะไรที่ต้องพิจารณาแตกต่างมากน้อยเพียงใด

โดยหลักการเห็นว่า ศาลไทยไม่น่าได้รับผลกระทบมากนัก เพราะที่ผ่านมาไม่ใช่กฎหมายลักษณะเฉพาะเกี่ยวกับผู้ขนส่งฉบับแรก เนื่องจากเรามีแนวทางมาก่อนทั้งทางทะเลและทาง multimodal ซึ่งมีลักษณะวิธีการของ regime of liability นั่นคือมีรูปแบบโครงสร้างคล้ายกัน เช่น หลักการ “strict liability” หรือหลักการ “presumption of fault” ซึ่งจะบอกว่า เรื่องใดเป็น presumption of fault ผลักภาระการพิสูจน์หน้าที่ในการพิสูจน์ รวมถึงมีหลักในเรื่องของการจำกัดความรับผิด ซึ่งของเรามีอยู่ในหมวดอื่นก็มี เพราะฉะนั้นการรับขนทางอากาศนี้มีหลักการในลักษณะเดียวกัน จึงไม่เป็นการยากที่จะเข้าไปศึกษาว่าเป็นอย่างไร มีเพียงบางประเด็นที่อาจมีความแตกต่างกัน

#### ประเด็นเรื่องอำนาจศาลในการพิจารณาคดี

ส่วนแรกที่ยากชี้ให้เห็น ในส่วนของศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ซึ่งเมื่อดูศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีที่ผ่านมาศาลเฉพาะพิเศษคือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ซึ่งเขตอำนาจของศาลในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ในมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินฯ บัญญัติไว้ว่า

มาตรา 7 “ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังต่อไปนี้

( 5 ) .....คดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ”

แต่เนื่องจากการอนุวัติการอนุสัญญามอนทรีออล 1999 แล้วนำตัวบทสาระสำคัญของอนุสัญญามอนทรีออล 1999 นั้นมาเขียนในกฎหมายของเราว่า ให้มีผลใช้บังคับกับการขนส่งภายในประเทศ เพราะฉะนั้นคดีก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าเป็นคดีการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ (domestic) ปกติต้องขึ้นศาลแพ่งที่มีเขตอำนาจในการพิจารณา ถ้าตอนนี้ตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในมาตรา 58 บัญญัติไว้ว่า

มาตรา 58 “คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

ตามที่เขียนให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา ดังนั้นทุกอย่างขึ้นที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญา เป็นประเด็นที่ศาลต้องพิจารณาว่าขึ้นทุกเรื่องหรือไม่ เนื่องจากพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนี้ล่อมาจากอนุสัญญามอนทรีออล 1999 ดังนั้นจะมีเรื่องเกี่ยวกับผู้โดยสาร ซึ่งจะมีเรื่อง ผู้โดยสารตาย หรือบาดเจ็บ และล่าช้า (delay) สัมภาระลงทะเลเปื้อนและไม่ลงทะเลเปื้อนสูญหาย เสียหาย ล่าช้า และของ (cargo) ที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย ล่าช้า

พิจารณากรณีผู้โดยสารตาย บาดเจ็บหรือล่าช้า เป็นไปตามความรับผิดตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามเขตอำนาจของศาลก็คือขึ้นศาลทรัพย์สินทางปัญญา แต่เกี่ยวข้องกับ denied boarding กับ cancellation หรือไม่ ?

ความหมาย “denied boarding” คือ overbooking นั่นคือ สายการบินเวลาซื้อขายตั๋วสายการบิน หากในเที่ยวบินนั้นมีที่นั่ง 400 ที่นั่ง สายการบินไม่ได้ขายที่นั่ง 400 ที่นั่งไม่เหมือนรถทัวร์ ตัวอย่างเช่น ซื้อบัตรได้ 1A, 1B ขายหมดตามนั้นจบ แต่สายการบินจะต้องจองเงินให้ขายเกิน 5-10% แล้วแต่นโยบายของสายการบิน เพราะฉะนั้นโอกาสที่เมื่อถือตั๋วไปที่สนามบินแล้วถูกแจ้งว่าที่นั่งเต็มไปเที่ยวบินนี้ไม่ได้ กรุณาไปเที่ยวบินถัดไป กรณีเช่นนี้มีความเป็นไปได้ จะมีนโยบายของสายการบินเรื่อง denied boarding ในการตอบว่าเกิดอะไรขึ้นและเยียวยา มากน้อยแค่ไหน ซึ่งตอนนี้มีประกาศของกระทรวงคมนาคมของเรา แต่ประกาศนี้คุ้มครองเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทาง

โดยสายการบินไทยภายในประเทศ จะไม่คุ้มครองกรณี เพราะฉะนั้นเมื่อพูดถึงกรณีนี้เรื่อง denied boarding เนื่องจากพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศใช้ในกรณีนี้ผู้โดยสารตาย บาดเจ็บและล่าช้า เพราะฉะนั้นกฎหมายนี้จะต้องนำมาใช้กับเราหรือไม่ เป็นประเด็นข้อแรก

ประเด็นที่ 2 ถ้ามีกรณี denied boarding ขึ้นใน sector เช่น เดินทางออกจากกรุงเทพฯ ไปลอนดอนแล้ว denied boarding ทำให้ไม่ได้ขึ้นเครื่อง กรณีเช่นนี้ขึ้นศาลใด กลับไปศาลทรัพย์สินทางปัญญา หรือไม่ เพราะศาลทรัพย์สินทางปัญญาบอกว่า เขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา มีคดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เป็นสิ่งที่ศาลต้องพิจารณาว่าจะไปในลักษณะใด

กรณี cancellation หรือ การยกเลิกเที่ยวบิน ก็เช่นกันไม่อยู่ในส่วนพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ หากมีกรณีอย่างนี้ขึ้นโดยเดินทางออกจากกรุงเทพฯ ไปลอนดอนมีการยกเลิกเที่ยวบิน ต้องการฟ้องสายการบิน สามารถฟ้องได้ที่ศาลใด ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรือไม่ และถ้าฟ้องกฎหมายใดจะมาใช้บังคับ เป็นสิ่งที่พยายามคิดว่าสิ่งที่เกิดจะมีอะไรบ้าง หรืออย่างกรณีที่เดินทางออกจากกรุงเทพฯ ไปยังลอนดอน ต่อจากลอนดอนไปยังนิวยอร์ก การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังลอนดอนไม่มีปัญหาไปถึงจุดหมายปลายทาง แต่จากลอนดอนปัญหาเกิดขึ้นระหว่างลอนดอนไปยังนิวยอร์กเกิดการ overbooking ปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่อง หรือเกิดการยกเลิกเที่ยวบินเช่นนี้เกิดขึ้น สายการบินซึ่งเป็นผู้สัญญาปฏิบัติหน้าที่ต่อกันตามสัญญา sector หนึ่งแล้วแต่อีก sector มีปัญหากรณีเช่นนี้จะถือว่าอย่างไร ยกขึ้นมาเป็นคำถามว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ซึ่งน่าจะมีในอนาคตเช่นนี้จะมีคำตอบอย่างไร

#### ประเด็นเรื่องหลัก exclusivity

ในส่วนหลัก exclusivity ใน ข้อ 29 ของ อนุสัญญามอนทรีออลที่ต้องการคุ้มครองหลักความศักดิ์สิทธิ์ของอนุสัญญามอนทรีออล (exclusivity) เพราะฉะนั้นเมื่อเราร่างเป็นกฎหมายภายในก็นำมาเขียนไว้ในมาตรา 54 ของพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ บัญญัติว่า

มาตรา 54 “การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบซึ่งบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

มาตรานี้จะตีความอย่างไรจากศาลในหลายประเทศ จริง ๆ แล้วมาตรานี้ไม่ได้พึงมีในอนุสัญญามอนทรีออล แต่มีตั้งแต่สมัย อนุสัญญาออร์ซอ หลักเกณฑ์นี้มีมาเนื่องจากคำในตัวอนุสัญญามอนทรีออล หรือ อนุสัญญาออร์ซอ ชื่อเต็มคือ Uniformity of Certain Rules คือ การทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน “Certain rules” หมายถึงกฎเกณฑ์บางประการ จึงมีหลักการความศักดิ์สิทธิ์ของระบบความรับผิดชอบของอนุสัญญาออร์ซอระบบเดิม หรือปัจจุบันคือ อนุสัญญามอนทรีออล เมื่ออนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเราก็นำมาเช่นกัน

ในส่วนนี้แปลว่า ถ้าเกิดความเสียหายเกิดขึ้นเช่น ผู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุ ในมาตรา 17 ของอนุสัญญามอนทรีออลบอกว่า การที่จะเป็นจุดที่ทำให้สายการบินต้องรับผิดชอบต้องมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการขึ้นลงอากาศยาน เมื่อเข้าเงื่อนไขจึงได้นำอนุสัญญามอนทรีออลมาปรับใช้ แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่อุบัติเหตุ หรือถ้าหากเกิดก่อนเช่นเกิดขึ้นในสนามบินที่เคาน์เตอร์ check-in ในลักษณะเช่นนี้จะตีความว่าอย่างไร ตกไปใช้อุสัญญาอื่นหรือไปฟ้องเรียกร้องตามกฎหมายอื่น หรือไม่สามารถฟ้องเรียกร้องได้เลย ซึ่งตรงนี้ศาลในต่างประเทศจะมีความเห็นออกไป 2 แนวว่าใช้ได้หรือใช้ไม่ได้ ตรงนี้คือสิ่งที่ทางผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมาคิดว่าต่อไปในอนาคตข้างหน้าถ้ามีกรณีเหล่านี้เราจะตีความการใช้กฎหมายเพราะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องตีความว่าตกลงจะใช้อย่างไร

ในส่วนของประกาศของกระทรวงคมนาคมของปี พ.ศ.2553 และ ปีพ.ศ.2556 ซึ่งของปี 2556 นี้ น่าจะเป็นเรื่องของเช่าเหมา จริง ๆ แล้วประกาศของกระทรวงคมนาคมไม่ใช่กฎหมายที่ศาลรู้เองเป็นข้อเท็จจริงที่คู่ความจะต้องนำสืบ แต่ถามว่าประกาศสองฉบับนี้เป็นอะไร คำตอบคือเป็นสิ่งที่หน่วยงานทางปกครองทางด้านกรรมการบินพลเรือนหรือสำนักงานการบินพลเรือนมีหลักเกณฑ์ออกมา เพราะออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายขนส่งทางอากาศที่ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคและออกมาเพื่อต้องการคุ้มครองผู้บริโภคโดยสาร (consumer) เวลาที่กำหนดหลักเกณฑ์ของ

ประกาศกระทรวงทั้งสองนี้ก็คือกำหนดหลักเกณฑ์ในเบื้องต้น สร้างภาระหน้าที่ว่าสายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในกรณีใดบ้าง ซึ่งตรงนี้เป็น on the top เพิ่มเติมไปจากหลักเกณฑ์ที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ในลักษณะที่มีผลบังคับใช้ทันทีและโดยหลักเป็นไปโดยอัตโนมัติ เช่น กรณีล่าช้าจะต้องมีการล่าช้ากี่ชั่วโมงให้มีการจัดให้ที่พัก ให้อาหารและมีสิทธิที่จะได้รับโทรศัพท์ (right of communication) ซึ่งเรานำมาจากตัวอย่างของทางด้านยุโรปว่าจะคุ้มครองประโยชน์ด้านผู้โดยสารมากขึ้น เป็นสิ่งหนึ่งที่ศาลอาจมาพิจารณาดูในการกำหนดความเสียหายในอนาคตหากมีการฟ้องเรียกร้องในกรณี delay

สิ่งที่อยากจะชี้ให้เห็นแตกต่างกันนั้น ในพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ณ ขณะนี้ ถ้าอากาศไม่ดี ทำให้สายการบินขนส่งผู้โดยสารไปถึงปลายทางล่าช้า ในส่วนความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศฯ กับประกาศของกระทรวงคมนาคมนั้นมันแตกต่างกัน เพราะพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศฯ ที่ลอกมาจากอนุสัญญามอนทรีออลนี้เป็นหลัก presumption of fault เพราะฉะนั้นอากาศไม่ดีหรือนักบินประหลั้งแล้วทำให้ไปถึงปลายทางล่าช้า จริง ๆ แล้วสายการบินไม่ต้องรับผิดชอบถ้าสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุที่ทำให้ถึงล่าช้านั้นไม่ได้เกิดจากความรับผิดชอบของสายการบิน แต่ประกาศของกระทรวงคมนาคมจะให้ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันคือ เมื่อล่าช้าสายการบินมีหน้าที่ต้องดูแลผู้โดยสาร (duty of care) ซึ่งเมื่อลองไปอ่านในหลายที่ ศาลในหลายประเทศบอกว่า ในส่วนของประกาศนี้ซึ่งมี Regulation ทำนองนี้ มองว่าเป็นสิ่งที่เป็นการinconvenience ลักษณะของการไม่สะดวกสบายที่ผู้โดยสารได้รับ ซึ่งตรงนี้ตามประกาศของกระทรวงคมนาคมมองว่าผู้โดยสารแต่ละคนเมื่อเกิดการล่าช้าขึ้นมาความเสียหายที่ต้องเสียเวลาเป็นสิ่งที่ผู้โดยสารได้รับเหมือนกันทุกคน แต่ความเสียหาย delay ในอนุสัญญามอนทรีออลที่เรานำมาในรับขนทางอากาศนี้ เป็นความเสียหายที่ศาลต่างประเทศมองเฉพาะแต่ละคนหรือเฉพาะตัว ซึ่งแต่ละคนอาจจะมีความเสียหายที่แตกต่างกันไป ถ้าล่าช้าบางคนไปประชุมไม่ทันหรือไปเซ็นสัญญาโครงการก็อาจจะมีความรับผิดชอบที่แตกต่างกันในแต่ละคนในความเสียหาย

อีกอันหนึ่งที่ในฐานะผู้ใช้บังคับกฎหมาย สิ่งที่มีเห็นว่ามันแตกต่างกันจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีมา อย่างในกฎหมายแพ่งที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร มาตรา 634 แตกต่างจากหลัก strict liability เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมาสายการบินต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร แต่ไม่มีเงื่อนไขที่บอกว่า ก่อนที่สายการบินต้องรับผิดชอบมีเงื่อนไขอะไรบ้าง ในขณะที่พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ นี้ นำมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งพิจารณาได้ดังนี้

โดยก่อนเริ่มแรกเลย มีคำว่า “accident” ก็นำมาเขียนไว้เป็นเงื่อนไขหนึ่งว่า สายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารกรณีตาย บาดเจ็บ หรือกรณีใดบ้างเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น คำว่า “อุบัติเหตุ” ไม่มีนิยามไว้ในอนุสัญญามอนทรีออล ในพระราชบัญญัติก็ไม่มีนิยาม นั้นคำว่าอุบัติเหตุก่อนที่จะบอกว่า สิ่งที่เกิดขึ้นหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมันเกิดจากอุบัติเหตุเพื่อที่จะโยนไปเข้าเงื่อนไขเพื่อให้สายการบินต้องรับผิดชอบ อะไรคืออุบัติเหตุบ้าง โดยหลักเราจะมองว่าอุบัติเหตุคือสิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย (unexpected) กรณีเช่น กรณีที่ผู้โดยสารเมาทะเลาะกัน ชกแล้วทำร้ายร่างกายแล้วผู้โดยสารท่านอื่นโดนลูกหลงไปด้วย อย่างนี้เป็นอุบัติเหตุหรือไม่ หรือผู้โดยสารที่ถูกกลอนลามบนเครื่องบิน อย่างนี้เป็นอุบัติเหตุหรือไม่ หรือกรณีของการก่อวินาศกรรมที่สนามบิน หรือมีสลัดอากาศมาจับตัวหรือจี้เครื่องบิน อย่างนี้ ถือเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ แล้วเราได้รับความเสียหายตรงนี้ก็ถือว่าอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้หรืออยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ที่เรานำมาพิจารณาเป็นกฎหมายภายในของเราหรือไม่ ซึ่งลักษณะทำนองนี้หรือ international carriage ก็ต้องมาดูว่าอย่างไรถือว่าเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

ในส่วนต่อไปคือ codeshare หลายท่านคงคุ้นเคยเกี่ยวกับ codeshare ที่ว่าเวลาขึ้นเครื่องบินเดินทาง เช่น ขึ้นเครื่องบินของสายการบินไทย แต่จริง ๆ แล้วคนที่ขึ้นจริง ๆ ปรากฏบนเครื่องบินของลุฟท์ฮันซ่า (Lufthansa German Airline) ซึ่งก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ เราไม่มี actual carrier เพราะฉะนั้นสัญญาที่รับขนตรงนี้ก็ไม่ใช่บังคับกับตัว actual carrier คือตัวผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งอันนี้เป็นเรื่องใหม่ที่เกิดขึ้นมา แต่ถามว่าใหม่สำหรับศาลหรือไม่ ก็คงไม่ถึงขนาดนั้นเราก็จะพอมองไปได้ว่า เรื่องนี้ในการฟ้องร้องให้รับผิดชอบในเรื่องของสัญญาการขนส่งมันไม่จำเป็นต้องฟ้องกับคนที่เป็นผู้สัญญาโดยตรง เพราะในทางขนส่งทางทะเลเรามีผู้ขนส่งอื่นที่ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาก็ให้รับผิดชอบได้ เป็นอะไรที่เราใช้เทียบเคียงกับกฎหมายที่มีอยู่แล้ว



ในทางที่ผ่านมารวมถึง regime of liability หรือ limitation of liability ตรงนี้หลักการก็จะเป็นไปในทำนองเดียวกัน เพียงแต่ว่ารายละเอียดอาจจะแตกต่างกัน โดยเฉพาะในด้านของความรับผิดเกี่ยวกับคนโดยสารตาย บาดเจ็บ ซึ่งถ้าเป็น อนุสัญญามอนตรียอลมีความรับผิดเป็นสองชั้น ชั้นแรกรับผิดไม่เกิน 113,100 SDR เป็น strict liability ตรงนี้พาดานชั้นต้นใช้หลัก strict liability พาดานชั้นที่สองแตกต่างจากคนอื่นซึ่งในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องไปทำความเข้าใจตรงนี้ว่า ตกลงมันคืออะไรและเป็นอย่างไร

#### ประเด็นเรื่องการดำเนินคดีแบบกลุ่ม

ในส่วนการดำเนินคดีแบบกลุ่ม ว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ถ้าเราจะดำเนินคดีแบบกลุ่ม เช่น กรณีเที่ยวบินหนึ่งเกิดอุบัติเหตุระเบิดคนตายทั้งลำ เป็น class action ได้หรือไม่ ต้องขอออกตัวไว้ก่อนในเรื่องการดำเนินคดีแบบกลุ่มที่แก้ไขในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งไม่ได้ศึกษาอย่างจริงจัง เพราะฉะนั้นพอจะทราบได้ว่าโดยหลักการสำคัญของการดำเนินคดีแบบกลุ่มสามารถทำได้ถ้าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมี common law และ common fact ที่เกี่ยวข้องกัน เป็นเหตุการณ์เป็นข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเดียวกัน เพราะฉะนั้นก็สามารถดำเนินคดีแบบกลุ่มได้ แต่ว่าการดำเนินคดีแบบกลุ่มก็ต้องขออนุญาตศาลว่าประสงค์จะดำเนินคดีแบบกลุ่มและจะมีวิธีการของเค้าในลักษณะนั้น ถามว่าการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศหรือภายในประเทศจะสามารถดำเนินคดีแบบกลุ่มได้หรือไม่ ถ้าเครื่องบินตกมีคนตาย บาดเจ็บ โดยมีข้อโต้แย้งการใช้สิทธิทางศาลเป็นข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหา ก็มีแนวโน้มที่จะดำเนินคดีแบบกลุ่มได้

แต่อย่างไรก็ตามในการเกิดเหตุในเหตุการณ์เดียวกันก็อาจมีบางคน บางกลุ่มที่ไม่ใช่เรียกร้องค่าเสียหาย โดยใช้พื้นฐานของกฎหมายเดียวกัน เพราะเครื่องบินลำเดียวกันมีทั้ง ผู้โดยสาร ลูกเรือ ซึ่งผู้โดยสารก็เป็นไปตามสัญญา รับขนกับตัวสายการบิน ส่วนลูกเรือ ก็ปัดกันจะสามารถดำเนินคดีแบบกลุ่มได้หรือไม่ เพราะว่าการดำเนินคดีแบบกลุ่มนี้ก็มีวิธีแยกเป็นกลุ่มได้ หรือควรจะแยกออกมาเป็นต่างหากหรืออย่างไร หรือถ้าเราเห็นว่าดูแล้วไม่ประสงค์จะดำเนินคดีแบบกลุ่มซึ่งมีบุคคลเข้าเป็นผู้เสียหายแล้วมีโจทก์เป็นตัวแทนของเราในการฟ้องร้อง เราก็สามารถมีสิทธิที่จะขอออกมาได้

ในส่วนของค่าเสียหายเท่าที่ทราบก็คือ ต้องไปยื่นขอรับชำระหนี้ ลักษณะเหมือนกับในคดีล้มละลาย ซึ่งจะมีเนื้อหาสาระที่จะต้องไปศึกษาดู แต่ถามว่ามีแนวโน้มเป็นไปได้หรือไม่ในการดำเนินคดีแบบกลุ่ม หลักการหัวใจอยู่ที่ว่า common law และ common fact เพราะฉะนั้นเรื่องนี้จึงเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ทางศาลต้องดูและศึกษาว่า หากอนาคตข้างหน้ามีคนหรือโจทก์ขึ้นมาแล้วยื่นขอดำเนินคดีแบบกลุ่มเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งหนึ่ง ศาลจะรับอนุญาตให้ทำได้หรือไม่ อย่างไร นี่จึงเป็นประเด็นที่เราต้องคิดและติดตามว่าจะต้องทำอย่างไรบ้าง

#### **ศาสตราจารย์ไพฑูริศ เอกจริยกร :**

##### ประเด็นในเรื่องศาลนี้

1. เรื่องสัญญาเช่าเหมาลำกับสายการบินที่มีเส้นทางการบินสายประจำ ในส่วนของเช่าเหมาลำก็มีรับขนประเภทนี้ ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรือไม่ ถือเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศด้วยหรือไม่ เพราะปกติเราคิดถึงเรื่องสายการบินปกติที่บินเส้นทางประจำ

2. เขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งดูแลการรับขนทางอากาศทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทั้งนี้หากในอนาคต มีสายการบิน และสนามบินจำนวนมาก อีกทั้งคนขึ้นเครื่องบินที่จะเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้มีผู้เกี่ยวข้องมากขึ้น ประเด็นที่น่ากังวลคือ ในอนาคต เพียงแค่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาจะเพียงพอในการรับมือกับประเด็นดังกล่าวหรือไม่ เนื่องจากการตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญา ในระดับภาคก็มีไม่ครบทุกจังหวัด

#### **นายสิทธิชัย จันทรานนท์ :**

ความสำเร็จของวงการการบินที่สามารถออกกฎหมายฉบับนี้และเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตรียอล น่าจะเป็นเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ว่าวันนี้เราเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งทำให้ทั่วโลกยอมรับ โดยเฉพาะการ

เป็น private international air law ซึ่งมีน้อยนัก เนื่องจากประเทศไทยเป็นภาคีน้อยมาก ส่วนใหญ่เราเน้นอาญาไม่เน้นแพ่ง พอเป็นฉบับนี้จึงเป็นความน่าสนใจในวงวิชาการ

เริ่มต้นจากความสำเร็จเมื่อปีค.ศ. 1912 จากสองพี่น้องตระกูลไรต์(Wright brothers) ในการทดลองอากาศยานที่หนักกว่าอากาศได้เป็นผลสำเร็จเป็นเวลา 12 วินาที จากความสำเร็จในวันนั้นทำให้อากาศยานก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว และได้เข้าสู่สงครามโลก ซึ่งภายหลังสงครามสงบในปี ค.ศ.1912 กับ ปี ค.ศ.1929 เป็นเวลาแค่ 17 ปีที่มนุษย์บินได้และมี อนุสัญญาออร์ซอทันที

ความสำเร็จของมนุษย์นั้นไม่ได้หมายถึงความสำเร็จที่สมบูรณ์ มันเกิดอุปสรรคเกิดหายนะ เกิดการทดลองเมื่ออากาศยานมีการพัฒนามากขึ้นจนมาสู่เครื่องบินโดยสาร อุบัติเหตุหรือหายนะทางอากาศก็ยังคงเกิดขึ้น เราพบหลักฐานทางประวัติศาสตร์คือ การโดยสารทางอากาศยานจำเป็นต้องมีตั๋วโดยสาร อย่างที่กล่าวไปแล้วนั้น ความก้าวหน้าและอันตรายมาด้วยกัน เพราะฉะนั้นอากาศยานลำหนึ่งตกครั้งหนึ่ง สมัยก่อนการจัดตั้งสายการบินไม่ใช่เรื่องง่าย ดังนั้นการที่จะระคับระคองให้สายการบินอยู่รอดจึงเป็นเรื่องสำคัญ เพราะฉะนั้นกฎหมายที่ออกมาถูกออกแบบให้มีความชัดเจน ในขณะที่เดียวกันก็ระคับระคองให้สายการบินอยู่รอดได้ด้วย ดังนั้นต้องมีความชัดเจนแต่เป็นธรรมทั้งกับผู้ให้บริการและผู้รับบริการ เพราะฉะนั้นอนุสัญญาออร์ซอ จึงเกิดขึ้นพร้อมกับระบบตั๋วที่เข้มงวด ในตัวจะมีประกาศแจ้งเตือนว่าตายแล้วได้เงินเท่าไรโดยเขียนด้วยตัวเลข ปัจจุบันไม่ต้องอ่านแล้วเพราะตายเท่าไรได้รับเงินเท่ากัน เมื่อก่อนตายแล้วได้ 10,000-12,000 เหรียญซึ่งมันไม่เยอะแต่จ่ายแน่นอน แต่เมื่อไม่เยอะผู้โดยสารก็ต้องสร้างสิ่งปกป้องตนเองนั่นคือต้องอ่านปลายตั๋ว ถ้าไม่ได้ส่งมอบตัวผลตามมาเป็น unlimited liability นั่นคือโทษของสายการบิน เพราะฉะนั้นที่ผมภูมิใจและประทับใจที่สุดคือ พบเครื่องรับประกันภัยแบบหยอดเหรียญ นั่นคือซื้อประกันภัยไม่ทันก็ไปหยอดเหรียญแล้วซื้อประกัน ตัวประกันภัยจะออกมาตามจำนวนที่ซื้อแล้วส่งไปให้ญาติ หากตายไปญาติจะได้รับเงิน

ด้วยความก้าวหน้าของธุรกิจการบินตัวโดยสารถูกพัฒนาให้มีความทันสมัยมากขึ้นพร้อมกับระบบเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า เพราะฉะนั้นพิธีสารก็ดูเตมาลอมองเห็นความก้าวหน้านี้ จึงได้รองรับว่า ในอนาคตตัวกระดาษจะหายไป เครื่องบินปลอดภัยมากขึ้น เพราะฉะนั้นระบบในการชดใช้ค่าเสียหายอาจจะง่ายขึ้นด้วย และระบบประกันภัยทันสมัยมากขึ้น เพราะฉะนั้นจ่ายได้เยอะขึ้น ดังนั้นตัวไม่ต้องอ่านมาก ซึ่ให้เห็นถึงเจตนาธรรมและความสอดคล้องของวิวัฒนาการและหลักการของกฎหมาย ดังนั้นตัวอิเล็กทรอนิกส์จึงถูกนำมาใช้ก่อนอนุสัญญามอนทรีออลด้วยซ้ำ แต่ความที่เป็นลูกครึ่งกลาง ๆ คือตอนที่เป็นอนุสัญญาออร์ซอ สายการบินก็ต้องปรับตัวไปเป็นอิเล็กทรอนิกส์แต่ข้างหลังก็ต้องปรับอนุสัญญาออร์ซอมาใส่มีการปรับปรุงมาตลอด จนกระทั่งปัจจุบันอากาศยานถูกออกแบบให้ทันสมัย ใหญ่ ปลอดภัย แต่ว่าเทคโนโลยีการผลิตยังไม่สามารถมีวิธีการอื่นที่จะ boarding ผู้โดยสารที่ดีกว่าการเดินทางขึ้นและลง เพราะฉะนั้นอันตรายจะเกิดขึ้นไม่ตกบันไดก็ลื่นล้ม ขาหัก หลังหัก ขึ้นไปเจออะไรข้างบนแล้วไม่ได้รัดเข็มขัดแล้ว กระแทกเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือบาดเจ็บธรรมดาอันคือสิ่งที่เกิดขึ้น เพราะฉะนั้นหายนะหรืออุบัติเหตุมันจะสามารถทำให้สายการบินล้มละลายได้ทันที กรณีเครื่อง ATR ร่อนลงแม่น้ำที่ประเทศไต้หวันสายการบินนี้ปิดตัวแล้วเพียงอากาศยานแค่ลำเดียว สายการบินมาเลเซียหายไปลำหนึ่งและถูกยิงทำให้ตกอีกลำหนึ่ง แคสองลำเท่านั้นสายการบินมาเลเซียต้องถูกรัฐบาลซื้อกลับคืน 100% นี่คือการน่ากลัว เพราะฉะนั้นแล้วกฎหมายจึงเข้ามาดูแลความเสียหายที่เกิดขึ้น อนุสัญญาออร์ซอจึงเกิดขึ้นด้วยวิวัฒนาการทางกฎหมายอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามที่กล่าวมานี้

ในส่วนอนุสัญญาออร์ซอ ใช้กับประเทศต้นทางและปลายทางที่เป็นภาคี ถ้าต้นทางเป็นภาคีแต่ปลายทางไม่เป็นภาคีจะนำมาใช้ไม่ได้ ส่วนอนุสัญญามอนทรีออลทำงานในลักษณะที่ว่าถ้าใครเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซออยู่แล้วเข้าไปที่บอร์ซอได้เลย แต่ที่บอร์ซอที่ต้นทางและปลายทางต้องเป็นอนุสัญญามอนทรีออลเหมือนกัน เพราะฉะนั้นการที่ประเทศไทยไม่เป็นภาคี เวลาสายการบินเดินทางมาจะเกิดปัญหาทันที ความเสี่ยงเกิดกับสายการบินและผู้ขนส่งสินค้า เพราะว่าในเรื่องของชีวิตประกันภัยเข้ามาดูแล แต่ในเรื่องของสินค้าประกันภัยดูแลได้ไม่หมด ประกันภัยรับผิดชอบ 5,000 เหรียญต่อ air waybill ที่เหลือสายการบินจ่ายเอง เพราะฉะนั้นทุกวันนี้สายการบินขนส่งอะไรมาดีต้อง ไม่ว่าจะเป็น iPhone, Samsung หายไป ถ้าหากว่าไม่เข้าอนุสัญญามอนทรีออล ต้องจ่ายเต็มที่ ประกันภัยของสายการบินจ่ายตามราคา iPad, iPhone, Samsung แต่ถ้าเข้าเป็นภาคีจ่ายก็โลกรัมละ 19 SDR นี่คือการอนุสัญญามอนทรีออลและสินค้า

เป็น unbreakable ด้วย เพราะว่าเป็นสิ่งที่ไม่มีชีวิต เนื่องจากรับมาจาก Montreal Protocol ฉบับที่ 4 ที่มี unbreakable นั่นคือ liability limit ดังนั้นเมื่อประเทศไทยเป็นภาคีก็ควรจงรตตปัญหาบินไปบินมาไม่ต้องมีปัญหาในการตีความกฎหมาย เพราะถ้าเราไม่เป็นภาคีศาลต่างประเทศต้องบอกว่ากรณีนี้เป็น lacking of jurisdiction เพราะประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคี ตัวอย่างในคดีหมา<sup>1</sup>กับการบินไทย ศาลจีนตัดสินว่าแม้ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคี แต่จีนเป็นภาคีบินไปบินกลับ ศาลจีนตัดสินว่า lack of jurisdiction สร้างปัญหาในการตีความเช่นกัน

ประเด็นต่อไป ถ้าเป็นผู้โดยสารต้องบาดเจ็บทางร่างกายเท่านั้น หลักนี้มาจากระบบบอร์ซอ เพราะฉะนั้นในส่วนของจิตใจ ถ้าหากว่าเป็นอันตรายทางจิตใจเรียกไม่ได้ ส่วนสินค้าเรียกได้หมดไม่ว่าเกิดเหตุการณ์ใด ตามที่ได้อธิบายไปเรื่องระบบความรับผิดชอบ fault liability คือระบบความรับผิดชอบที่ว่าสายการบินต้องรับผิดชอบ เป็นการออกมาเพื่อปกป้องสายการบิน ถ้าสายการบินไม่ผิดไม่ต้องจ่าย แต่เมื่อเป็นอนุสัญญามอนทรีออล เนื่องจากไปปรับตัวพิธีสารกัวเตมาลา ประกันภัยเข้ามามีบทบาทแล้ว ส่วน strict liability นั้นมาจากเงินที่ประกันจะจ่าย นั่นคือ 113,100 SDR ส่วนอีกทฤษฎีหนึ่งซึ่งกฎหมายระหว่างประเทศไปไม่ถึงนั่นคือ absolute liability ในส่วนของ fault นั่นคือถ้าไม่ผิดก็ไม่จ่าย strict กฎหมายปิดปากมากขึ้นเปิดโอกาสให้แก้ตัวได้เพียงนิดเดียว ส่วน absolute liability เทียบตัวอย่างกรณีขับรถ มีกล้องถ่ายรูปแล้วมีบิลส่งไปที่บ้าน นักกฎหมายต่างชาติบอกว่าเป็น strict liability นั่นคือเถียงไม่ได้

ในส่วนของตัวเลข 113,100 มาจากต้นร่างอนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งคัดลอกมาจากพิธีสารกัวเตมาลา เนื่องจากมีการศึกษาเศรษฐกิจสังคม (social economy) มองว่าจำนวนที่กัวเตมาลากำหนดไว้เหมาะสม แต่เพื่อขจัดปัญหาความพะรุงพะรังกว่าจะมาเป็นอนุสัญญามอนทรีออล ได้ผ่านประวัติศาสตร์มายาวไกล ต้องเปลี่ยนกฎหมายต้อง adopt ใหม่ ต้องเข้าเป็นภาคีใหม่ ต้องบังคับให้สายการบินยกเว้นการจำกัดความรับผิดชอบ จนกระทั่งพยายามที่จะร่างกฎหมายใหม่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเพราะคนก็ไม่เข้าเป็นภาคีจนกระทั่งปี 1997 ต่อมากฎหมายฉบับนี้มีผลในปี 1999 ก็คือที่ประชุมทางการทูต adopt กฎหมายฉบับนี้ แล้วก็เป็นอย่างที่ท่านเห็น จำนวนความรับผิดในข้อ 24 บอกว่า ถ้าเงิน SDR ค่าเงิน SDR คือตะกร้าเงิน IMF ซึ่งเมื่อก่อนนั้นไม่มีเงินหยวน ถ้ารวมกันแล้วเพื่อเกิน 10% ให้ขึ้นตามนั้นเลย ถ้ารวมกันแล้วไม่เพื่อเกิน 10% ไม่ต้องขึ้น รอบแรกเพื่อเกินไป 13.1% จึงถูกคูณแล้วออกมาเป็นจำนวนนี้

เสน่ห์ของกฎหมายนี้คือ ใช้กับการเดินทางอากาศภายในประเทศด้วย เพราะฉะนั้น premium หรือ low cost ก็ต้องระวัง ถ้าเป็นสายการบินภายในประเทศเราใช้ตามกฎหมายระหว่างประเทศได้เลย คือ delay จ่าย 4,694 SDR ที่ท่านอาจารย์มองว่าสองแสนทำไม่ถึงเยอะนั้น ไม่ว่าจะอะไรก็ตามที่ทำให้ผู้โดยสาร delay ต้องจ่าย ขอยกตัวอย่างสายการบิน Domestic นั้น delay แล้วผู้โดยสารมาต่อเครื่องระหว่างประเทศไม่ทัน นี่คือการเสียหาย ดังนั้นอะไรคือความเสียหายที่ต้องจ่าย ในส่วนเงินสองแสนบาทเหมาะสมหรือไม่นั้น มองว่าเหมาะสมเพราะตัวเครื่องบินราคาสองแสนก็ได้ เพราะฉะนั้นคิดว่ากฎหมายครอบคลุมแล้ว

ในส่วนของ exclusivity ของอนุสัญญามอนทรีออลต้องเขียนไว้ ซึ่งได้เขียนไว้ตั้งแต่อนุสัญญาบอร์ซอแล้ว ที่ต้องมีเพราะกฎหมายตัวนี้เป็น certain rules ในความเข้าใจหมายถึง เมื่อท่านอ่านตรงนี้ ท่านไม่ต้องไปอ่านตรงอื่นแล้ว ไม่ได้หมายถึงบางประการ เพราะฉะนั้นอนุสัญญาบอร์ซอ กับอนุสัญญามอนทรีออล จะตัดค่าเสียหายอย่างอื่นออกไปหมด ไม่สามารถฟ้องอย่างอื่นได้อีก ต้องเปิดดูกฎหมายฉบับนี้ฉบับเดียว ยกตัวอย่างเช่น ค่าเสียหายในเชิงลงโทษที่ต่างประเทศเรียกว่า punitive damages ตัวนี้ถ้าเป็นภาคีศาลต้องตัดทิ้ง เพราะถือว่าอนุสัญญานี้ตัดไปแล้ว

ส่วนที่สองเรื่องประกาศของกระทรวงคมนาคม มองว่าเป็นการออกตาม ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เป็นกฎหมายปกครอง แม้เจตนารมณ์จะออกคล้ายกับ EU Regulation 261/2004 ที่พูดถึงเรื่อง delay, denied boarding, cancellation กฎหมายยุโรปถ้าผิดจ่ายทันที 600 เหรียญ กฎหมายไทยกลับเขียนไว้ในใบอนุญาตซึ่งไม่มั่นใจว่าตามจริงแล้วนำมารวมกันได้หรือไม่

<sup>1</sup> คดี *Ma Meilan v. Thai Airways International Public Company Limited* เป็นคดีที่ศาล Beijing Second Intermediate People's Court ตัดสินในปี 2012 ให้ยกฟ้อง เพราะในขณะนั้นประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล และโจทก์ไม่ได้นำสืบว่าจีนและไทยมีความตกลงเกี่ยวกับการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออลหากมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ศาลจึงยกฟ้อง ศึกษาเพิ่มเติม, Yue, Huang. 'Ma Meilan v. Thai Airways International Public Company Limited'. *Air & Space Law* 38, no. 2 (2013) p111–122

**นายเกียรติพล ตันติกุล :**

เมื่อมีพระราชบัญญัตินี้แล้วจะมีผลกระทบต่อไรกับภาคเอกชน มองในแง่ของสายการบินที่บิน international หรือ domestic โดยสิ่งที่พูดต่อไปนี้เป็นความเห็นส่วนตัว

ในส่วนของพระราชบัญญัตินี้ กรณีการขนส่งภายในประเทศ สิ่งแรกคือต้องขอใบอนุญาตที่มีพระราชบัญญัตินี้ เพราะในมุมมองของภาคเอกชนมีกฎหมายดีกว่าไม่มี

ประเด็นแรก เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ นำมาจากอนุสัญญามอนทรีออล พิจารณาในมาตรา 6 ในเรื่องของการประกันภัย แน่นนอนว่าในอนุสัญญามอนทรีออลก็มีพูดเหมือนกันว่าต้องมีประกันภัย ผลกระทบที่เกิดขึ้นสายการบินใหญ่ครอบคลุมหมด แต่ส่วนผู้โดยสารก็จะมีการทำประกันภัยและที่บริษัทเองก็มีการทำประกันภัยที่ครอบคลุมประเด็นคือสำหรับสายการบินที่เล็ก อันนี้ล้วนเป็นต้นทุนทั้งหมดเป็นส่วนของต้นทุนทั้งหมดที่ต้องมี ผลของการไม่ทำคืออะไร เมื่ออ่านในตัวของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 6 “ในกรณีมีการฝ่าฝืน ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการอนุญาตดำเนินการรับขนทางอากาศสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการดำเนินการรับขนเข้ามาหรือออกจากจนกว่าจะมีการดำเนินการ”

กรณีนี้เป็นมาตรการทางปกครอง ถ้าดูเฉพาะตามพระราชบัญญัตินี้เป็นการให้อำนาจ แต่เมื่อพิจารณากฎหมายเรื่องการบิน คือ ประกาศหลักเกณฑ์ประกอบกิจการค้าขายในการเดินทางอากาศที่ออกเมื่อปี 2558 เรียกง่าย ๆ ว่าประกาศ AOL ในการทำธุรกิจสายการบินนั้นมีใบอนุญาตสองใบ หลักคือ

1. AOL (Air Operating License) เป็นการพูดถึงคุณสมบัติของผู้ที่จะมาประกอบกิจการสายการบิน โดยในส่วนหลัก ๆ จะพิจารณาด้านเศรษฐกิจคือความสามารถในการทำธุรกิจและผู้ถือหุ้น

2. AOC (Air Operator Certificate) ใบนี้หลัก ๆ เป็นทางด้านเทคนิค เป็นการพิจารณาเรื่องความปลอดภัย (safety)

ในส่วนประกาศของ AOL เขียนไว้ชัดเจนว่า สายการบินจะมี AOL ได้หรือจะได้รับการต่อ AOL ถ้าหมดอายุสายการบินต้องมีประกันภัย และประกันภัยต้องครอบคลุมตามพระราชบัญญัตินี้รวมทั้งประกันภัยสำหรับบุคคลที่สามด้วย แต่พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม แต่ AOL กำหนดให้ต้องมีบุคคลที่สาม ซึ่งขณะนี้มีการร่างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับประกันภัย

ดังนั้นเมื่อพิจารณาตามมาตรา 6 มาตรการที่ภาครัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เขียนไว้นี้จะทำได้ โดยส่วนตัวมองว่าการที่จะบังคับสายการบินที่ไม่มีประกันภัยต้องไปบังคับกับตัวใบอนุญาตที่เรียกว่า AOL ผลคือสามารถที่จะพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ เพราะมันคือเงื่อนไขหนึ่งของการได้รับใบอนุญาต ขอย้ำว่าทุกอย่างคือ ต้นทุนของสายการบิน แต่เมื่อมีแล้วก็ต้องทำ ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ยังให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลในส่วนของ AOL ไม่มากแต่เน้นที่ AOC ตลอด สุดท้ายแล้วต้องดูว่ามีการบังคับใช้อย่างไร

ประเด็นที่สองที่เห็นว่าเป็นผลกระทบและสายการบินต้องปรับตัวคือเรื่องของ terms and conditions ในส่วนเงื่อนไขการขนส่ง พระราชบัญญัติฉบับนี้ออกมาส่วนที่โดนกระทบหลักคือ ส่วนความรับผิดชอบ (liability) ของสายการบิน ซึ่งจะอยู่ใน terms and conditions โดยจะมีการอ้างถึงอนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออล เนื่องจากเมื่อก่อนมีความสงสัยพระราชบัญญัตินี้ก็พึ่งออก ประเทศไทยก็ไม่เคยเป็นภาคี ทำไมยังเชื่อมั่นว่าถ้าเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นสายการบินจะจ่าย สายการบินจึงแก้ไขโดยการนำเอาอนุสัญญาออร์ซอหรืออนุสัญญามอนทรีออลมาใส่ไว้ใน terms and conditions ซึ่งหมายความว่าเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นถือว่ามี การตกลงกันแล้วว่าจะใช้อนุสัญญาออร์ซอหรืออนุสัญญามอนทรีออลเป็นทางแก้ของสายการบิน ประเด็นก็คือสายการบินก็ต้องกลับไปดูว่าทำถูกต้องตามพระราชบัญญัติหรือไม่ เพราะอะไรที่มีการกำหนดไว้ใน terms and conditions แล้วไม่ถูกต้องตามพระราชบัญญัติโดยเฉพาะเป็นการจำกัดความรับผิดชอบที่ต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งกำหนดไว้ชัดเจนว่าเป็นโมฆะ

ในส่วนของการปรับเปลี่ยน terms and conditions นั้น

1. สายการบินต้องรับรู้เอง

2. สายการบินถูกบังคับให้ทำตามประกาศ AOL ซึ่งประกาศ AOL มีการกำหนดไว้ว่าสายการบินต้องมีการส่ง terms and conditions ไปให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ถ้าสายการบิน

จะมีการต่อ AOL หรือสายการบินที่ AOL กำลังจะถึงกำหนดหมดอายุเกินกว่าหนึ่งปีก็ถูกบังคับว่าต้องส่ง terms and conditions ไปให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เห็นชอบ ดังนั้นก็ต้องมีการปรับกันตามนี้

ประเด็นต่อมา ในเรื่องของความรับผิดชอบของคนโดยสารบาดเจ็บหรือตาย สัมภาระหรือล่าช้า ข้อกังวลคือเงื่อนไขเรื่องความรับผิดชอบผู้โดยสาร พิจารณาในมาตรา 10 ของพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเป็นที่ถกเถียงกันมากคือ

ต้องเป็นอุบัติเหตุ ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” นี้ ในมุมมองของสายการบิน มีความกังวลมากพอสมควร เพราะเมื่อมองกรณีในต่างประเทศ ศาลแต่ละประเทศก็ตีความและขยายความกว้างขึ้นไปเรื่อย ๆ การตีความนั้นถ้าการตีความยิ่งกว้างสายการบินยิ่งต้องรับผิดชอบ ถ้าตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้กว้างนั้นหมายความว่า เงื่อนไขที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบก็ยิ่งมากขึ้น กรณีใดที่เป็นอุบัติเหตุ ถ้าเรามองว่าเป็น unexpected as normal situation ก็สามารถเข้าใจได้ แต่กรณีที่มี case เกิดขึ้นคือ เมื่อมีคดีความเกิดขึ้นทนายสายการบินก็ต้องสู้ว่าไม่ใช่อุบัติเหตุ เพราะถ้าไม่ใช่อุบัติเหตุสายการบินหลุดพ้นความรับผิด ประเด็นที่เป็นจุดสำคัญในคดีคือ อุบัติเหตุต้องเกี่ยวข้องกับ operation ของสายการบินหรือไม่ ซึ่งมองได้หลายมุมมอง อย่างเช่นในกรณีลูกเรือต้องเดินตรวจตราบนเครื่อง แต่เนื่องจากเป็นเที่ยวบินกลางคืน ศาลต่างประเทศมองว่าเป็นอุบัติเหตุแล้วศาลไทยจะมองว่าอย่างไร เพราะถ้าหากเครื่องตกหรือเครื่องเสียอย่างนี้ชัดเจน แต่ถ้ากรณีผู้โดยสารเอาน้ำร้อนสาดลูกเรือ ซึ่งถ้าเราพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ได้ใช้กับลูกเรือเนื่องจากลูกเรือไม่ใช่ผู้โดยสาร แต่ถ้าน้ำร้อนนั้นกระเด็นมาถูกผู้โดยสารท่านอื่นที่อยู่บนเครื่อง ถามว่าผู้โดยสารนั้นจะฟ้องสายการบินได้หรือไม่ กรณีนี้เกี่ยวข้องกับ operation ของสายการบินหรือไม่ เป็นอุบัติเหตุหรือไม่ แน่แน่นอนว่าเรื่องนี้ต้องโยงไปประกกันภัยแต่อย่างไรก็ต้องกระทบกับเบี้ยประกันภัย

ส่วนสุดท้าย ที่บอกว่าการบาดเจ็บ ถ้าแขนขา ขาขาดไม่มีปัญหา แต่ความเสียหายทางจิตใจ เช่นกรณีมีหน้ากากช่วยหายใจหล่นแต่ไม่มีอากาศถ้าผู้โดยสารเกิดตกใจขึ้นมาผู้โดยสารเรียกร้องได้หรือไม่ เป็นความเสียหายทางจิตใจ อย่างกรณี Hudson River ที่มีกรณี landing บนแม่น้ำผู้โดยสารไม่บาดเจ็บแต่ตกใจอย่างนี้เรียกร้องได้หรือไม่

### ศาสตราจารย์ไพฑูริศ เอกจริยกร :

กฎหมายไทยตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขในปี 2560 นี้ เราได้อนุวัติการตามอนุสัญญามอนทรีออล โดยแทบจะเก็บใจความของ อนุสัญญามอนทรีออลมาเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์ กรณีที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ เพราะส่วนใหญ่ต่างประเทศอนุวัติการตามอนุสัญญามอนทรีออล ดังนั้นกฎหมายของเขาก็เหมือนกับกฎหมายไทยในขณะนี้ แต่ใช้มาก่อนเราโดยมีการใช้และการตีความ เพราะหลายอย่างตัวบทตัวนิยามของ อนุสัญญามอนทรีออล ก็นำมาจากระบบวอร์ซอจะเป็นพิธีสารกัวเตมาลาที่แก้ไขอนุสัญญามอนทรีออล ก็มีการใช้การตีความในแต่ละกรณีที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ดังนั้นจะมีแนวทางพิจารณาให้แก่ศาลไทยในการที่จะไปศึกษา แล้วนำมาเป็นตัวอย่างแต่ต้องคิด วิเคราะห์เหมือนกัน การนำตัวอย่างของประเทศไหนมาใช้ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวความคิดหรือเจตนารมณ์ของตัวพระราชบัญญัติของเราซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของมอนทรีออล เช่น กรณีความเสียหายต่อจิตใจ (mental injury) เราจะให้หรือไม่ เช่น ความกลัวที่เกิดขึ้นทำให้ไม่อยากขึ้นเครื่องบินอีกจะให้หรือไม่ หรือจะต้องกระทบต่อ bodily injury ก่อนแล้วถึงจะเป็น mental injury ก็เป็นการที่ศาลไทยจะเรียนรู้ในการปรับใช้เพราะถือว่าเป็นของใหม่ เพราะแม้จะอยู่ในรูปประมวลแพ่งมาก่อนแต่ประมวลแพ่งไม่ได้บอกอะไรเลยเป็นเรื่องของศาลที่ต้องหาเองว่าจะให้หรือไม่ ในอดีตเรานำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ก่อนที่จะมีกฎหมายฉบับนี้แล้วร้ายกว่านี้คือตีความกว้างไปทุกอย่างเลย ดังนั้นศาลต้องใช้ดุลยพินิจสูงมาก

กรณีเรื่อง mental injury ถ้าเรียกค่าเสียหายไม่ได้ตามพระราชบัญญัตินี้ จะสามารถใช้ในเรื่องทางแพ่งจะเรียกร้องแทนได้หรือไม่ นั่นคือเป็นการเรียกร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ซึ่งถ้าเรียกค่าเสียหายตามกฎหมายอื่นเช่นตามประมวลกฎหมายแพ่งได้ด้วยเป็นปัญหาแน่ เพราะเริ่มต้นของเรื่องนี้เกิดจากสัญญารับขนทางอากาศ ซึ่งสัญญารับขนทางอากาศหรือทางถนนหรือทางทะเลก็เหมือนกัน แต่การทำให้ผู้โดยสารตายบาดเจ็บ สินค้าเสียหาย ของเสียหาย สัมภาระเสียหายตามจริงเหมือนการกระทำละเมิด แต่ต้นตอมาจากสัญญาแล้วมีการกระทำ หากไปฟ้องร้องฐานละเมิดด้วยก็ยังคงอยู่ภายใต้เงินจำนวนฐานละเมิด และถ้าเรียกร้องทางละเมิดได้รับความรับผิดก็จะกว้าง การทำให้การจำกัดความรับผิดก็จะใช้ไม่ได้

### อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :

ในเรื่องผลของการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา ถ้าเราดูเส้นทางบินตามปกติ พิจารณาตัวโดยสารจะมีจากประเทศไทยเดินทางไปประเทศอื่นที่ไม่ใช่รัฐภาคี หรือต่อจากประเทศไทยไปประเทศอังกฤษซึ่งเป็นรัฐภาคี หรือเดินทางจากประเทศไทยไปประเทศอังกฤษแล้วกลับมาประเทศไทย หรือจากประเทศอังกฤษมาประเทศไทยแล้วกลับอย่างนี้มีหลายกรณี แต่ผลจะไม่เหมือนกัน

ถ้าพิจารณาก่อนการเป็นภาคีจะเห็นว่า มีกรณีสายการบินไทย โดยศาลตัดสินว่าจากตัวโดยสารไปกลับจากลอนดอน-กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ-ลอนดอน ถือเป็นการบินระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญา ทำให้การบินไทยเข้าไปมีสิทธิและหน้าที่ตามอนุสัญญา แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคี ณ เวลานั้นซึ่งตัดสินเช่นนี้ทั่วโลก แต่กรณีประเทศจีนกับสายการบินไทยนั้น จีนตัดสินแตกต่างอยู่ประเทศเดียว แต่การตัดสินดังกล่าวกระทบกับประเทศไทยมาก เพราะนักท่องเที่ยวจากจีนมาไทยมาก เดิมถือเป็นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญา แต่เมื่อตีความเช่นกลายเป็นคนจีนหลายล้านคนอยู่นอกอนุสัญญา ดังนั้นการที่ประเทศไทยเป็นภาคีทำให้อยู่ภายใต้อนุสัญญารวมทั้งกรณีที่ไม่เป็นรัฐภาคีด้วย อันนี้เป็นข้อสังเกตอย่างหนึ่ง เพราะในพระราชบัญญัตินั้นเราจะมีทั้งกรณีที่เป็นภาคีระหว่างประเทศแบบเป็นภาคีกับแบบไม่เป็นภาคี โดยความตั้งใจของกฎหมายคือตั้งใจจะใช้ด้วย นั่นคือไม่ว่าเป็นภาคีหรือไม่ศาลไทยใช้พระราชบัญญัตินี้ ก็เกือบจะอุดช่องว่างได้ทั้งหมดในการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ

ข้อสังเกตในการตีความคือ คำที่ใช้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีนิยามมาก ซึ่งปกติการตีความของไทยถ้าไม่มีนิยามก็หมายถึงความหมายธรรมดาทั่วไป หมายถึงตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแต่ความเป็นจริงตีความอย่างนั้นได้หรือไม่อย่างที่มีการยกตัวอย่างเรื่อง อุบัติเหตุหรือคำว่า การรับขน อย่างคำว่า สัญญารับขนตามกฎหมายไทยยังเห็นไม่ตรงกัน เช่น “แท็กซี่” ที่เรานั่งเป็นรับขนหรือไม่ ตามที่เข้าใจมากคือไม่เป็นรับขน โดยแท็กซี่เป็นการรับจ้างแต่รถเมล์เป็นรับขน ถ้ามีลักษณะประจำเป็นรับขน แต่ในทางการบินไม่ว่าจะเป็น แอร์แท็กซี่ หรือรถเมล์ทางอากาศ เรามองว่าสองอย่างคือรับขน ดังนั้นสุดท้ายเราไม่รู้ว่าจะตีความอย่างไร เพราะเราไม่มีนิยาม ปกติคือ เอามาจากความหมายธรรมดาก่อนแล้วค่อยเป็นรับขนทางอากาศ แต่ในเมื่อกฎหมายพื้นฐานบอกว่าแท็กซี่ไม่ใช่รับขนแต่เป็นรับจ้าง ดังนั้นในทางการบินแอร์แท็กซี่ จะเป็นการรับขนได้อย่างไร เป็นจุดที่เป็นข้อสงสัยและต่อไปศาลจะตีความ โดยจะตีความว่าในทางการบินไม่เกี่ยวกับการขนส่งทั่วไป

ตัวอย่างเช่น คำว่า “อุบัติเหตุ” ถ้าท่านไปคุยกับหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน แล้วบอกว่าการก่อการร้ายหรือการระเบิดเครื่องบินเป็นอุบัติเหตุไม่น่าถูกต้อง คำว่า “อุบัติเหตุ” ในความหมายของการบินปกติ คือต้องเกิดขึ้นกับอากาศยานนั่นคือ เกิดความเสียหาย แต่คำว่าอุบัติเหตุตามกฎหมายนี้ไม่ได้ความหมายแบบนั้น แล้วโดยปกติเมื่อเกิดก่อการร้ายจะไปบอกว่าประสบอุบัติเหตุก่อการร้ายกรณีอย่างนี้ไม่มี ไม่ใช่ความหมายปกติ แล้วมีกรณีที่เกิดขึ้นมากมายที่ตีความว่าเป็นอุบัติเหตุทั้งนั้น ตัวอย่างเดินสะดุดพรมหกล้มขาหักเป็นอุบัติเหตุหรือไม่นั้นกฎหมายการบินตรงนี้ไม่ได้ตีความว่าเป็นอุบัติเหตุ

การตีความแบบนี้มีหลายคำมาก แต่ไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องของการตีความซึ่งเคยมีการพยายามจะเสนอแต่ไม่สำเร็จ อย่างไรก็ตามควรมีบทบัญญัติเวลาที่มีการตีความถ้อยคำต่าง ๆ ควรให้คำนี้ถึงปกติประเพณีในทางการค้าระหว่างประเทศด้วย ตามจริงแล้วการตีความกฎหมายที่อนุวัติการคือการตีความตามอนุสัญญาซึ่งมีหลักการตีความสนธิสัญญาอยู่ในทางระหว่างประเทศ ถ้ามองว่าศาลไทยจะนำหลักการตีความตามหลักสนธิสัญญามาตีความกับกฎหมายภายในหรือไม่ หรือจะใช้วิธีการเปิดพจนานุกรมอย่างนั้นหรือ

ประเด็นอีกเรื่องหนึ่งของการมีผลของกฎหมายฉบับนี้ ในส่วนของนักบิน ลูกเรือ เป็นกฎหมายฉบับแรกที่มีการพูดถึงว่านักบิน ลูกเรือ ลูกจ้างสายการบินอาจถูกฟ้องได้ เช่นกรณีลูกเรือถูกลวนลาม กฎหมายนี้ออกมารับรองสิทธิว่าถูกฟ้องร้องได้ เพียงแต่ลูกจ้างสายการบินสามารถอ้างสิทธิตามกฎหมายฉบับนี้มาคุ้มครองตนเองได้นั้นคือรับผิดชอบไม่เกินที่กำหนด เพราะฉะนั้นไม่ว่าจะให้บริการบนเครื่องบินหรือภาคพื้นอาจถูกฟ้องร้อง มีกรณีที่ศาลตีความการปฏิเสธไม่ให้เปลี่ยนที่นั่งโดยสภาพเงื่อนไขนั้นมีหลายอย่างถือเป็นอุบัติเหตุที่ทำให้หัวใจวาย นี่คือการตีความของศาล

ต่างประเทศเพราะฉะนั้นจะเจออะไรแปลก ๆ เต็มไปหมด ในเรื่องมาตราที่กล่าวถึงลูกจ้างและผู้ขนส่งนั้นมีหลายมาตรา มาตรา 21, 34, 36, 49, 51 เป็นต้น

ประเด็นต่อมาเรื่อง exclusivity ซึ่งต้องมีการตีความกันยาวมาก ว่าจะตีความกันอย่างไร-เพราะเกี่ยวข้องกับหลายส่วน ตามที่ได้อธิบายนั้น ของเสียหาย สูญหาย บุปสลายล่าช้าหรือคนบาดเจ็บ ตาย ซึ่งกฎหมายมีขอบเขตแคบแค่นี้ ในส่วนเรื่อง denied boarding หรือ cancellation อยู่นอกเหนือขอบเขตกฎหมาย ดังนั้นต้องไปดูว่าจะใช้กฎหมายกันอย่างไร เมื่อพิจารณาเฉพาะเท่าที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายในเรื่องบาดเจ็บ ตายหรือของเสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย อยุ่อย่างไรก็ตาม ในมาตรา 54 ได้กำกับไม่ให้นำกฎหมายอื่นมาใช้ประกอบ ไม่ว่าจะมูลหนี้ มูลสัญญาหรือมูลละเมิดหรือมูลอื่นใดรวมทั้งมูลกฎหมายปกครอง ในคำว่า “มูลอื่นใด” นั้นหมายรวมถึงมูลกฎหมายปกครองด้วย ไม่เช่นนั้นจะมีการออกกฎหมายปกครองมาตีกฎหมายนี้หมด สุดท้ายก็จะใช้กฎหมายนี้ไม่ได้ ถ้าหากไม่มั่นคงตรงนี้ก็ถูกนำไปใช้กฎหมายอื่น

ในส่วนเงื่อนไขที่เรียกไม่ได้ เช่นในกรณีมาตรา 10 กำหนดกรณีที่เรียกไม่ได้แล้วจะมาใช้มาตรา 420 หรือมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือ ตามพระราชบัญญัติคนพิการ หรือ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค หรือ ตามพระราชบัญญัติสินค้าอันตราย หากเป็นเช่นนั้นระบบนี้จะอยู่ได้อย่างไร สุดท้ายย่อมต้องล้ม ไม่ว่าจะโดยกฎหมายปกครองหรือกฎหมายอื่น แต่จะต้อง balance กัน มันเป็นไปได้ที่บางอย่างอาจจะต้องลดกำแพงลงเพื่อคุ้มครองในทางอื่น อย่างที่ศาลในยุโรปทำในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในกรณี delay หรือ denied boarding เป็นต้น โดยศาลตีความว่าไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายนี้

ประเด็นต่อมา เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ไม่มีหน่วยงานในการกำกับดูแลให้อำนาจสำนักงานการบินพลเรือนเฉพาะตามมาตรา 6 ในเรื่องเกี่ยวกับประกันภัย แต่ไม่มีคนมาเป็นตัวกลางไกล่เกลี่ยสายการบินกับผู้บริโภค เพราะฉะนั้นการนำกฎหมายฉบับนี้มาอยู่ในรูปของกฎหมายไทย สุดท้ายก็คือการนำกฎหมายมาอยู่ในบทของการคุ้มครองผู้บริโภค เมื่อไปเปิดกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคก็คือ การคุ้มครองสิทธิในทางสัญญา เพราะฉะนั้นจึงมีแนวโน้มความเป็นไปได้สูงว่าคนที่จะใช้กฎหมายนี้มีการดูแลประชาชนคือ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) สุดท้ายต้องพิจารณาว่า สคบ.จะไปใช้กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคโดยไม่ดูเนื้อหาของพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้

ส่วนต่อมายุ่งจะชี้มาตราบางมาตราที่เห็นว่ามีปัญหาซึ่งอยากให้เห็นร่วมกัน เนื่องจากว่าสิ่งที่เราทำกฎหมายฉบับนี้เราไม่ได้นำโครงสร้างทางความคิดของการร่างทางกฎหมายของอนุสัญญาฯ มา โดยเราเอาความคิดใหม่ซึ่งไม่ค่อยเห็นด้วย การที่ทางสากลคิดมา 70 ปีมันดีพอสำหรับต่างประเทศแต่ทำไมถึงไม่ดีพอสำหรับคนไทย คือเค้าคิดเรียงลำดับความคิดมาหมดแล้วว่ามาตรานี้อยู่นี้ไล่เรียงมาตามลำดับความคิด แต่ทำไมเราถึงเอาสิ่งที่เค้าผ่านประสบการณ์มาเกือบ 70 ปีมาสลบใหม่ ทำให้เราเสียเวลาเราหมกมุ่นอยู่กับการทำให้เหมือนเดิม นั่นคือเราร่างกฎหมายเพื่อกลับไปให้เหมือนเมื่อปี 1999 เราใช้เวลา 16 ปี โดยหวังผลให้เหมือนปี 1999 แต่ผลที่ได้มันไม่มีทางดีกว่ามันแต่เสมอตัวกับแย่กว่า นี่คือนี่ที่เกิดขึ้นในระบบโครงสร้างกฎหมายไทย และจะชี้ให้เห็นว่าการที่เราทำเช่นนี้มันไม่สมบูรณ์และไม่มีทางเป็นเหมือนคนอื่นได้

ยกตัวอย่างมาตรา 3 ถ้ามีการบินระหว่างดินแดนประเทศไทยกับแทนจุดเจาะน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แล้วก็บินกลับมาซึ่งเป็นตัวอย่างที่มีอยู่จริงแถบชายฝั่ง ถ้ามว่าการรับขนแบบนี้เป็นการรับขนภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ แต่ตามอนุสัญญาใช้ถ้อยคำที่เข้าใจได้ว่าการรับขนแบบนี้ไม่ใช้การรับขนระหว่างประเทศตามอนุสัญญามอนทรีออลแต่เราไปพลิกคำคือ คำจริง ๆ ใช้คำว่า “อยู่ในอาณาเขตของประเทศอื่นแล้วรับขนไปยังอาณาเขตประเทศอื่น” คือต้องประเทศอื่นจริง ๆ แต่เราไปรับขนไปยังเศรษฐกิจจำเพาะของไทยแล้วกลับ เราเขียนว่านอกประเทศ โดยคำว่า “นอกประเทศ” คณะกรรมการกฤษฎีกาแปลว่า นอกกราชอาณาจักรเท่านั้นไม่รวมถึงเศรษฐกิจจำเพาะกลายเป็นว่าการรับขนแบบนี้อนุสัญญามองว่าไม่ใช่ระหว่างประเทศ แต่ประเทศไทยบอกว่าไม่ใช่ประเทศไทยด้วย แม้ว่าผลสุดท้ายจะเหมือนกันแต่นี้เป็นการสะท้อนให้เห็นว่ามีการบิดคำ

กรณีแทนจุดเจาะน้ำมัน หมายถึงเฮลิคอปเตอร์ซึ่งถือว่าเป็นอากาศยานด้วย กฎหมายนี้ใช้กับเฮลิคอปเตอร์ด้วย และเครื่องบินที่ขึ้นลงบนน้ำได้ซึ่งมีคนโดยสารอยู่ภายใต้กฎหมายนี้ด้วยไม่ใช่แค่เฉพาะเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่เท่านั้น

### ประเด็นที่มีปัญหา

**ประเด็นที่ 1 กรณีข้อสงวนของประเทศไทย** โดยทางเทคนิคไม่ได้เรียกว่าข้อสงวน แต่เรียกว่าคำประกาศ แต่ในส่วนของเนื้อหาสาระคือเป็นข้อสงวน ในกรณีที่มีการบิดคำเช่นกัน คือจะยกเว้นอากาศยานที่ทหารเข้ามาใช้ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า “leased by” หมายถึง เช่ามาโดยทหาร แต่ภาษาไทยเราก็ไปบิดเป็น “ที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร” แปลว่าทหารอาจจะไม่เช่าก็ได้แต่อาจเป็นให้บริษัทอื่นเป็นผู้เช่าแล้วนำมาให้ทหารเป็นผู้ใช้

**ประเด็นที่ 2 ความเข้าใจภาษาอังกฤษขึ้นพื้นฐานผิดพลาด** เนื่องจากภาษาอังกฤษมีคำว่า “enter into” กับคำว่า “enter into force” ถ้าในวงการระหว่างประเทศ “enter into force” หมายถึง กฎหมายมีผลบังคับใช้ แต่คำว่า “enter into” ปกติใช้ในวงการเอกชนทั่วไป หมายถึง การเข้าทำสัญญา เข้าใจว่าคนทางฝั่งกฎหมายระหว่างประเทศเห็นคำว่า “enter into” ที่แปลว่าทำสัญญา ทำให้เข้าใจว่าเป็น “enter into force” จึงแปลเป็นภาษาไทยว่า สายการบินจะทำความตกลงพิเศษ โดยปกติห้ามทำสัญญาพิเศษก่อนความเสียหายเกิดขึ้น แต่กฎหมายฉบับนี้แปลผิดว่า ห้ามสัญญาที่มีผลบังคับใช้ก่อนความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นวันที่เกี่ยวข้องจึงเป็นวันคนละวันกัน นั่นหมายความว่าสามารถทำสัญญาก่อนความเสียหายเกิดขึ้นได้โดยเขียนข้อความว่า “ให้มีผลบังคับเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น” เพียงแค่นี้สามารถยกเว้นความผิดตามมาตรา 47/4 ได้แล้ว เพราะฉะนั้นถ้าผมเป็นสายการบินก็จะทำสัญญาก่อนความรับผิดชอบไว้ก่อน โดยให้มีผลบังคับทันทีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ก็จะสอดคล้องกับข้อความที่แปลมาผิดและใช้ได้โดยชอบด้วยกฎหมายแต่เป็นเรื่องผิด

กรณีมาตรา 18 และมาตรา 41 มีการแปลผิดอีกเช่นกัน ส่วนที่เป็นปัญหาคือ การแปลคำว่า “หลัง” แต่เป็นคำว่า “ก่อน” ทำให้ความหมายของช่วงเวลาคลาดเคลื่อนไป โดยหลักการข้อนี้เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นกฎหมายต้องการให้สายการบินระงับข้อพิพาทก่อนจะไปฟ้องร้องที่ศาลคือ อยากรู้ให้มีการเจรจาอมความกัน ดังนั้นสายการบินจะต้องเสนอเงินชดเชยให้ภายใน 6 เดือนนับจากเกิดเหตุ ทั้งนี้มี 2 ขั้นตอน คือถ้าหลังจาก 6 เดือนแล้วสายการบินไปเสนอชดเชยค่าเสียหาย กฎหมายให้ทำได้จนกว่าผู้เสียหายจะไปยื่นฟ้องคดีต่อศาล นั่นคือเวลา 6 เดือนรวมกับเวลาที่ผู้เสียหายยังไม่ฟ้องคดีสามารถเสนอชดเชยรับผิดชอบได้จนกว่าจะถูกฟ้อง เพื่อจะได้ไม่ต้องมาศาล เป็นการเร่งรัดให้สายการบินเสนอ แต่ถ้ายื่นข้อเสนอช้ากว่านั้น ผลคือเมื่อไม่ยอมเสนอเพื่อระงับข้อพิพาท ทำให้ผู้โดยสารเดือดร้อนต้องไปฟ้องศาล ดังนั้นค่าธรรมเนียมศาลต้องให้สายการบินเป็นผู้ออก แต่ถ้าสายการบินเสนอแล้วผู้โดยสารไม่ยอมรับไปฟ้องศาลเช่นนี้หากผู้เสียหายชนะหรือแพ้คดีผู้เสียหายอาจจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าธรรมเนียมศาลหากความเสียหายที่ได้รับเท่ากับจำนวนที่สายการบินเสนอแต่แรก

**ประเด็นที่ 3 มาตราหาย** เนื่องจาก ในอนุสัญญามีข้อความที่นำไปต่อท้ายเรื่องความรับผิดชอบของคน สัมภาระ และของ โดยใช้มาตรานี้ต่อท้าย เพราะฉะนั้นมันจึงเป็นบทยกเว้นที่ทำให้สายการบินหลุดพ้นความรับผิดชอบเงื่อนไขทั้งกรณีคน สัมภาระและของ แต่เนื่องจากวิธีการทำกฎหมายแบบไทย ๆ เราจับแยกกัน จับไปอยู่หมวดหมู่คนโดยสาร หมวดหมู่ของ ทำให้ข้อยกเว้นที่ควรเขียนอยู่ด้วยกัน เอามาอยู่ในหมวดหมู่คนอย่างเดียว แต่ลืมนำไปอยู่ในหมวดหมู่ของ โดยการหายไปนี้ไม่ทราบว่าจะมีผลอย่างไร ซึ่งอาจจะไม่มีผลอะไรก็ได้แต่ในทางเทคนิคคือข้อความหายไป

กรณีมาตรา 40 เข้าใจว่าผู้ร่างเชื่อว่ากรณีที่ของล่าช้าบางส่วนอาจจะไม่มี แต่ว่าเรื่องของบางส่วนเสียหาย บุกสลายและล่าช้าหรืออาจจะล่าช้าบางส่วน อาจจะทำให้เกิดเหตุการณ์ที่อุปกรณ์หลุดออกจากกันแล้วทำให้ของล่าช้าบางส่วนได้ แต่มาตรา 40 วรรค 1 ที่แยกเป็นกรณี โดยแยกเป็นกรณีล่าช้า ดังนั้นกรณีบางส่วนแห่งของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายบางส่วนอาจเกิดขึ้นได้ แต่กรณีล่าช้าแยกมาอีกคำหนึ่ง โดยส่วนของมันไม่มีบางส่วนล่าช้า อย่างนี้ก็หายไปจากถ้อยคำในอนุสัญญาเดิม เพราะอนุสัญญาเดิมนั้นเขียนรวมกันนั่นคือบางส่วนแห่งของมันถูกทำลาย สูญหายเสียหายหรือล่าช้า แต่ผู้ร่างคิดว่าของล่าช้าบางส่วนไม่มีจึงแยกออกมาอีกอันหนึ่ง แต่ปรากฏว่าเมื่อเป็นวรรคสองเห็นว่ากรณีล่าช้าบางส่วนแห่งของเหมือนกัน กลายเป็นวรรคหนึ่งไม่มีแต่มีเฉพาะวรรคสอง ดังนั้นต้องให้ศาลตีความว่าตกลงของล่าช้าตามวรรคหนึ่งมีหรือไม่



### นางสาวทศพร ลิฟั้งธรรม :

ในส่วนผลกระทบต่อศาลของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล สิ่งที่เกิดขึ้นคือต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายตัวนี้ว่ามีผลใช้บังคับแล้วจะเป็นอย่างไร แท้จริงแล้วกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายใหม่สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและนำมาใช้กับภายในประเทศ ซึ่งหลักเกณฑ์นั้นแตกต่างจากกฎหมายที่เคยใช้เดิมตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน แต่ทั้งนี้เมื่อมีกฎหมายเฉพาะขึ้นมาแล้ว ก็ควรต้องยอมรับกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งพยายามสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศนั้นไม่ว่าจะไปฟ้องที่ศาลใด หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบนั้นน่าจะเป็นไปในทิศทางเดียวกันเป็น unification of law เป็นลักษณะของกฎหมายคืดบุคคลเป็น private international air law

หัวใจสำคัญของอนุสัญญานี้คือ ทำให้กฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศทั่วโลกไม่ว่าจะถูกฟ้องที่ใดหรือขึ้นที่ประเทศใด กฎหมายภายในออกไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้นเมื่อต้องการให้หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศเป็นไปโดยหลักเกณฑ์เดียวกันทั่วโลก จึงมีหลายอย่างที่ต้องเปิดช่องให้ศาลแต่ละประเทศไปตีความกัน เพราะเมื่อยกร่างเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ มันเป็นไปได้เลยที่จะเอาทุกอย่างไปใส่นั้น เช่นกรณีข้อ 17 เรื่องเงื่อนไขความรับผิดชอบที่จะทำให้สายการบินต้องรับผิดชอบ กรณีผู้โดยสารตาย บาดเจ็บจะต้องมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และอะไรเป็นอุบัติเหตุบ้าง ในฐานะที่ต้องปรับใช้กฎหมาย ในส่วนการตีความเราควรต้องมองศาลต่างประเทศด้วยว่าเป็นอย่างไร มองไปที่คนอื่นว่าจริง ๆ แล้วอย่างคำว่า “อุบัติเหตุ” ควรจำกัดแค่คำว่า unexpected incident หรือไม่ หรือ sexual harassment บนเครื่องบินควรตีความว่าเป็น accident หรือไม่

กรณีเรื่อง exclusivity ถ้าไม่ฟ้องภายใต้หลักนี้จะฟ้องภายใต้หลักเกณฑ์อื่นได้หรือไม่ หรือต้องตีความโดยเคร่งครัด ในความเห็นส่วนตัว การตีความทุกครั้งจะต้องกลับไปศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นที่มาของกฎหมายภายในตัวนี้เป็น เช่น เมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เราต้องกลับไปพิจารณาอนุสัญญา ถ้าเป็น multimodal นั้นมาจาก Asean Framework Agreement เราก็จะกลับไปศึกษาตรงนั้น เนื่องจากกฎหมายนี้ไม่ใช่เรื่องใหม่ แม้ในกรณีอนุสัญญามอนทรีออลอาจจะมีการตีความน้อย แต่หลักการมาจากระบบวอร์ซอซึ่งมีมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1929 ดังนั้นกรณีต่าง ๆ สามารถนำมาปรับใช้ได้ ตรงนี้เป็นส่วนหนึ่งที่เชื่อว่าศาลซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องกลับไปศึกษาว่า ถ้าต้องมีการตีความคำว่า “accident” จะต้องตีความอย่างไร หรือกรณีล่าช้าคืออย่างไร เนื่องจากไม่มีนิยามว่าอะไรคือล่าช้า กรณี 1 ชั่วโมงคือล่าช้าหรือไม่ หรือกรณี denied boarding หรือ overbooking ทำให้ต้องเดินทางในเที่ยวบินรอบถัดไป กรณีเช่นนี้ถือว่าเป็นการล่าช้าหรือไม่ โดยเท่าที่เคยศึกษามานั้น ศาลหลายประเทศมองว่ากรณี denied boarding ไม่เป็นลักษณะของการล่าช้า โดยมองว่า denied boarding เป็นลักษณะของ non-performance ดังนั้นศาลไทยต้องมาพิจารณาว่าการล่าช้าถือเป็นการล่าช้าหรือไม่แล้วจะเอาหลักเกณฑ์มาใช้ได้หรือไม่ อย่างไร

ในส่วนค่าเสียหายเชิงลงโทษ (punitive damages) เดิมความเสียหายเชิงลงโทษพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่ง ในส่วนค่าเสียหายทางละเมิดซึ่งศาลกำหนดให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของคดี ซึ่งตรงนี้มีความเห็นแตกต่างกันว่าเป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษได้หรือไม่ตามความร้ายแรงแห่งคดี แต่หลังจากนั้นมีคำว่า “punitive damages” ในกฎหมายพิเศษหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค และสิ่งที่จะใกล้เคียงกับพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศคือ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค ซึ่งกำหนดไว้ชัดเจนว่ามี punitive damages

ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศบอกว่า exclusivity ในส่วนนี้อนุสัญญามอนทรีออล หรืออนุสัญญาวอร์ซอเก่า ค่าเสียหายที่เป็น pure punitive damages ไม่สามารถเรียกได้ แต่กรณีความเสียหายทางกาย แล้วมีความเสียหายทางใจต่อเนื่อง ศาลในหลายประเทศบางครั้งที่ให้ ซึ่งตรงนี้ยังตอบไม่ได้ว่าอย่างไรคือถูกต้อง แต่ว่ามีแนวคิดในเรื่อง punitive damages ในอนุสัญญามอนทรีออล และอนุสัญญาวอร์ซอ มี exclusivity แล้ว ประเด็น punitive damages เราต้องนึกย้อนสิ่งที่ใกล้เคียงกันคือ วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคจะตั้งมาใช้หรือไม่ หรือจะถูกห้ามโดยกฎหมายนี้เด็ดเด็ดขาด

กรณีเหตุหลุดพ้นความรับผิด มีหลายเรื่องหลายสาเหตุที่แตกต่างจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่เรา มี และเป็นระบบที่ค่อนข้างซับซ้อน เราต้องศึกษาทำความเข้าใจอนุสัญญาฯ รวมทั้งศึกษา case law ของต่างประเทศด้วย โดยคดีที่น่าจะขึ้นสู่ศาลและมีจำนวนมากน่าจะเป็น ประเด็นเรื่องผู้โดยสารตาย บาดเจ็บ เพราะเป็น เรื่องที่ความเสียหายเกิดขึ้นมาก ในกรณีของ (cargo) อาจเป็นไปได้ที่จะมีเข้าสู่ศาลฯ เพราะเป็นการขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ

อีกประเด็นหนึ่งคือ คำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” กับ “การรับขนภายในประเทศ” ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้คำว่า “อากาศยาน” ให้เป็นไปตามกฎหมายการเดินอากาศ ดังนั้นคงต้องไปศึกษาว่าอากาศยาน คืออะไรบ้าง โดยพิจารณากฎกระทรวงเกี่ยวกับวัตถุที่เป็นอากาศยาน เช่น บอลลูนถ้ามีปริมาตรเกิน 1 ลูกบาศก์เมตร ถือเป็นอากาศยาน เพราะฉะนั้นอาจจะมีคดีขึ้นสู่ศาลว่ามีคนให้เช่าบริการบอลลูนข้ามชายแดนไทยไปชายแดนลาว แล้วบอลลูนตก เช่นนี้จะมาเรียกกร้องภายใต้กฎหมายนี้ได้หรือไม่

#### ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :

คำถามจากผู้ร่วมสัมมนา เนื่องจากกฎหมายไทยเขียนไม่ตรงกับอนุสัญญามอนทรีออล ถ้าพิจารณาตามลายลักษณ์อักษรจะอย่างไร แต่ถ้าดูตามเจตนารมณ์เพราะเราเป็นภาคีจะอย่างไร

#### นางสาวทศพร ลิ้มธรรม :

เนื่องจากตอนยกร่างกฎหมายฉบับนี้เรายังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล แต่เรายกร่างมาโดยที่เรา คิดว่า วันหนึ่งเราจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล เมื่อเราเข้าเป็นภาคีเราก็ก๊อกร่างกฎหมายตามนั้น ตามจริงแล้ว “คำ” (wording) ตามกฎหมายนี้น่าจะเป็น “คำ” ที่น่าจะเปลี่ยนจากต้นร่างที่เราเคยยกร่าง ซึ่งใช้ระยะเวลา 10 กว่า ปี เพราะฉะนั้นมีถ้อยคำที่เปลี่ยนไป ซึ่งมีถ้อยคำที่แตกต่างจากอนุสัญญามอนทรีออล แต่เชื่อว่าผู้ยกร่างมีเจตนาใช้เจตนารมณ์ตามอนุสัญญามอนทรีออล ในฐานะส่วนตัว จะพิจารณาว่าอนุสัญญานั้นมีที่มาอย่างไร วัตถุประสงค์ และเจตนารมณ์ของการจัดทำอนุสัญญานั้นคืออะไร เพื่อให้เป็นกฎเกณฑ์เดียวกันไม่ว่าจะฟ้องที่ใด เพราะจริง ๆ แล้วถึงแม้ว่าฟ้องที่ศาลไทย ศาลไทยอาจจะไม่หยิบยกพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศขึ้นมาปรับใช้ก็ได้ ถ้ามีกรณีของเรื่องกฎหมายขัดกัน

ดังนั้นในส่วนตัว คิดว่าจะต้องกลับไปดูเจตนารมณ์ของอนุสัญญามากกว่าถ้อยคำที่เขียนในกฎหมายของเรา แต่เข้าใจว่าวัตถุประสงค์ของคนร่างที่มีการปรับเปลี่ยนไปนั้นสุดท้ายก็ต้องให้อิงหัวใจสำคัญของอนุสัญญามอนทรีออล จากประสบการณ์ที่ผ่านมา เมื่อเรามีปัญหาเกี่ยวกับการตีความกฎหมายภายในที่เคยทำคือ กลับไปศึกษากฎหมายระหว่างประเทศและศึกษากรณีของต่างประเทศว่าเป็นอย่างไร พิจารณาว่าบริบทเป็นอย่างไรก็พยายามตีความให้อยู่ในบริบทของเจตนารมณ์ของอนุสัญญานั้น

#### ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :

บางครั้งเราเห็นศาลฎีกาไทยด้วยความเคารพ มองถึงความเป็นธรรมที่เกิดขึ้น บางครั้งเขียนอย่างหนึ่งตีความอีกแบบหนึ่ง เช่น กรณีมีคำพิพากษาศาลฎีกากรณีเกี่ยวกับการเรียกดอกเบี้ยทบต้น โดยการเรียกดอกเบี้ยทบต้นนั้นจะต้องมีการตกลงและต้องมีการตกลงก่อนเริ่มสัญญา ปรากฏว่าแค่ลงนามมีชื่อฝ่ายเดียวก็พอของผู้กู้ ไม่ต้องมีลายมือชื่อของอีกฝ่ายหนึ่ง ถ้าพิจารณาจากตัวบทนั้นจะต้องมีลายมือชื่อทั้งสองฝ่ายแต่มันเป็นไปได้ที่จะลงลายมือชื่อทั้งสองฝ่าย เพราะโดยหลักจะลงแค่ฝ่ายเดียวที่ยอมให้คิดก็พอแล้ว เพราะผู้กู้เป็นคนลงลายมือชื่อในสัญญาเงินกู้ ดูทั้งตัวบทและความเป็นจริงเป็นความยุติธรรมซึ่งไม่ได้ทำให้ใครเสียเปรียบได้มากได้น้อย เชื่อว่าในมาตรา 4 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดไว้ให้ใช้ตามลายลักษณ์อักษร ไม่เช่นนั้นก็ดูตามเจตนารมณ์เพียงแต่ศาลท่านจะดูเป็นแต่ละกรณีไป ถ้าบอกให้ดูตามลายลักษณ์อักษรอย่างเดียวก็ไม่ใช่ เพราะเจตนารมณ์ต้องการร่างอีกอย่างหนึ่ง แต่กระบวนการในการตีความภาษาอังกฤษตัว อนุสัญญามอนทรีออลมาเป็นภาษาไทยมันถูกแปลผิดไป เจตนารมณ์คืออะไรพยายาม

เขียนให้เข้าใจได้ง่าย พอพยายามเขียนให้เข้าใจได้ง่ายก็ไม่ตรงกับภาษาอังกฤษอีกก็ปิดไปบ้าง เพราะฉะนั้นต้องดูว่าจะทำอย่างไรให้เกิดความเป็นธรรมและทำอย่างไรให้สายการบินปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้

### อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

ประเด็นที่ฝากไว้

1. ประเด็นกฎหมายภายในเขียนไม่ตรงกับอนุสัญญา

กรณีศึกษาของประเทศอังกฤษหรือประเทศเยอรมนี ศาลจะพิจารณาจากอนุสัญญาจริง ทำให้ตีความกลับมาให้ถูกต้องได้ เช่นนี้ก็ต้องอยู่ที่การพิจารณาของศาลไทย โดยส่วนตัวแล้วการศึกษาพระราชบัญญัตินี้แนะนำให้อ่านเทียบกับตัวบทภาษาอังกฤษ

2. ศาลตีความปกติขยายความออกไปกระทบต่อ exclusivity

ไม่ได้มองว่ากฎหมายเขียนผิด แต่มองว่าเป็น แนวโน้มในการใช้กฎหมาย ซึ่งเชื่อว่าในทางอนาคตจะเป็นทางนั้นไปเรื่อย ๆ เพราะว่าแนวโน้มในการคุ้มครองผู้บริโภคมันมีมากขึ้นมาในปี.ศ. 1929 ไม่มีลดลง แต่แนวโน้มคุ้มครองสายการบินมีแต่ลดลง

### นายสิทธิชัย จันทรานนท์ :

จากปัญหา หากการแปลอนุสัญญานั้นไม่ถูกต้อง จะมีปัญหาหรือไม่นั้น เนื่องจากวันนี้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีโดยทั่วโลกอยู่แล้ว ส่วนในกรณีที่คำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่พิพากษาออกมาไม่ตรงจะถูกนำมาวิพากษ์ในเวทีระหว่างประเทศ เพราะว่าเป็นคือกฎหมายระหว่างประเทศ

ในส่วนของสรุปผมเห็นข้อดีของกฎหมายฉบับนี้ โดยมองในภาพรวม ในเรื่องสินค้า (cargo) นั้นชัดเจน ถ้าขนมาประเทศไทยแล้วประเทศไทยไม่เป็นภาคีผู้รับประกันภัยของการขนส่งสินค้านั้นรับหนัก ไม่พุดถึงผู้ขนส่ง เนื่องจากทุกวันนี้ทุกอย่างอยู่ที่ประกันภัย ดังนั้นจะไปปรากฏที่เบี้ยประกันภัย

นอกจากเรื่องสินค้า (cargo) ที่เด่นชัด เรื่องรับขนหลายคนหลายทอดนั้นชัดกว่ากฎหมายแพ่งๆ เพราะกฎหมายแพ่งๆทุกคนรับผิดชอบ สามารถฟ้องได้ทุกทอด กฎหมายฉบับนี้บอกว่าถ้าเป็นสินค้าทอดแรก ทอดสุดท้าย และทอดที่เกิดความเสียหายเท่านั้นนี่คือความแตกต่าง

อีกประการหนึ่งคือ codeshare กฎหมายฉบับนี้ใช้กับ codeshare ด้วยคือ actual carrier (คนที่ไม่ได้ขายตัว) กับ contractual carrier (คนที่ขายตัว) กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้เรียกร้องจากใครก็ได้ นอกจากนี้ของเดิมเป็นลูกหนี้ร่วม กฎหมายใหม่เฉพาะเป็นคนขายตัวรับผิดชอบทั้งหมด แต่ถ้าเป็น actual carrier รับผิดชอบเฉพาะที่ตนปฏิบัติการขนส่ง ซึ่งเป็นข้อดีของกฎหมายฉบับนี้ที่ชัดเจนกว่ากฎหมายแพ่งๆ

### นายเกียรติพล ตันติกุล :

ในทางปฏิบัติสายการบินมักพยายามให้ข้อพิพาทยุติไม่ว่าด้วยวิธีใดก็ตาม โดยไม่ยอมให้คดีขึ้นสู่ศาล ดังนั้นในทางปฏิบัติจะมีการเจรจา

ในส่วนที่สงสัยคือ ในหมวดที่ 5 ตัวอย่างเช่น ในมาตรา 56/1 ถ้าไปฟ้องที่ศาลนั้นท่านก็จะใช้กฎหมายกระบวนการพิจารณาของท่าน จึงไม่แน่ใจว่าทำไมกฎหมายของไทยจึงเขียนให้ไปใช้กฎหมายของท่านเมื่อไปฟ้องที่ศาลท่าน นั่นคือมีคำว่า “ท่าน”

นอกจากนี้ในส่วนของ cargo ในมาตรา 37 ในวรรค 3 ซึ่งมองว่าค่อนข้างสำคัญ เพราะเป็นในส่วนของ นิยาม (definition) ที่เขียนว่า “การรับขนทางอากาศ” ตามมาตรานี้ให้หมายความรวมถึง ช่วงเวลาที่อยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่ง เมื่อพิจารณาการรับขนทางนั้นจะเขียนไว้ชัดเจนว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เมื่อของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แต่มาตรานี้เขียนว่า “ให้หมายความรวมถึง” ดังนั้น “ให้หมายความรวมถึง” แสดงว่าต้องมียกเว้นหรือ เพราะฉะนั้นอะไรที่ทำให้สายการบินต้องรับผิดชอบในตัวของที่เสียหาย ที่ของไม่ได้อยู่ในความดูแลของสายการบิน

**นายสิทธิชัย จันทรานนท์ :**

หากอ่านอนุสัญญาละเอียดยจะรู้ว่ากฎหมายฉบับนี้ใช้กับการรับขนทางอากาศเท่านั้น ยิ่งถ้าเป็นการขนของหรือสินค้าจะชัดเจนเลยว่าไม่รวมขนส่งทางแม่น้ำ ทางเรือหรือสนามบินอื่น ๆ ที่อยู่หรือที่กระทำนอกเหนือขอบเขต ยกเว้นว่าในสัญญารับขนระบุว่าให้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาด้วย เช่นบริการ door to door เป็นการขนจากเครื่องบินแล้วนำมาส่งถึงบ้าน นอกจากนี้การซื้อตั๋วจะมีบอกเลยว่าคนละโหมดไม่เหมือนกัน แม้จะมีการซื้อพ่วงประกันภัย หากท่านมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ต้องเรียกร้องประกัน ท่านต้องเรียกร้องเองจะเรียกร้องผ่านสายการบินไม่ได้ เนื่องจากสายการบินให้หน้าเว็บไซต์ฝากขายเท่านั้น ถ้าท่านต้องการได้มากกว่าอนุสัญญามอนทรีออลก็ต้องซื้อเป็นอีกกรมธรรม์ต่างหาก

ส่วนคำว่า “อุบัติเหตุ” ถ้าเอาเรื่องอุบัติเหตุตาม Annex 13 มาตีความนั้นจะยุ่ง เพราะอุบัติเหตุที่มีไว้เพื่อสอบสวนและแก้ไขความผิดพลาดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ Annex 13 ก็เขียนว่า ไม่ให้อามาฟ้องร้องผู้ใดว่าเป็นผู้กระทำความผิด เอาไว้ดูว่าเกิดอะไรแล้วผิดพลาด เพราะฉะนั้นคำว่า “accident” ตาม Annex 13 ตามอนุสัญญามอนทรีออล และอนุสัญญาออร์ซอ เป็นคนละเรื่อง โดยไม่มีการตีความว่าอย่างไรเป็น “accident” หรือไม่ เช่น ผู้โดยสารเป็นโรคล้มเลือด เลือดไม่ไหลเข้าหัวใจแล้วมาฟ้องศาลก็ไม่ให้ เพราะไม่เป็น “accident” หรือกรณีผู้โดยสารล้วงมือเข้าไปในถุงที่เอาไว้เผื่อเมาเครื่องบินแล้วไปเจอสิ่งที่ไม่คาดฝัน แล้วเกิดสะอิดสะเอียนไปตลอดชีวิตแล้วมาฟ้องสายการบิน เช่นนี้มาฟ้องไม่ได้ สำคัญคือไม่มีอุบัติเหตุ ดังนั้นชัดเจนว่า อุบัติเหตุตาม Annex 13 กับอุบัติเหตุตามอนุสัญญามอนทรีออล หรืออนุสัญญาออร์ซอ เป็นคนละอุบัติเหตุ

คำว่า “ไม่เกี่ยวข้อง” หมายถึง ตีความกว้างแคบไม่เหมือนกัน คำว่า “อุบัติเหตุ” ตาม อนุสัญญามอนทรีออล อาจจะเป็นอุบัติเหตุตาม Annex 13 แต่ accident ที่เกิดการสอบสวนนั้นจะต้องเกิดความเสียหายจากโครงสร้าง ทำให้คนบาดเจ็บ ตายหรือเสียชีวิต ซึ่งแท้จริงแล้ว incident อาจจะเป็น accident ตามอนุสัญญามอนทรีออลก็ได้

**อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :**

เนื่องจากในพระราชบัญญัตินี้มีอุบัติเหตุอยู่ 2 แบบ แบบที่ 1 อยู่ในมาตรา 10 ใช้คำว่า อุบัติเหตุ ส่วนอุบัติเหตุที่ 2 อยู่ในมาตรา 20 ใช้คำว่า aircraft accident ซึ่งจะเป็นเรื่องการจ่ายเงินล่วงหน้า ดังนั้นการตีความแม้ว่าจะเป็นคำว่า “อุบัติเหตุ” ใน พระราชบัญญัติเดียวกันนี้ก็ตีความไม่เหมือนกันอย่างตามมาตรา 20 คล้าย ๆ เหมือน aircraft accident ส่วนคำว่า “accident” ในมาตรา 10 นั้นจะมีความหมายอย่างไรต้องตีความ ต้องมีการตีความในตัวความรับผิดชอบของเรื่องนี้ ถ้าเรื่องคน สัมภาระและของขอบเขตความรับผิดชอบนั้นไม่เหมือนกัน โดยของคนจำกัดเพียงแค่ว่า operation ในการขึ้นลง สัมภาระลงทะเลเบียนของอยู่ในหน้าที่ดูแล ดังนั้นจะบอกว่ารับผิดชอบหรือไม่ไม่ต้องแยกเรื่อง ถ้ากรณีเรื่องคนที่ต้องเช็คอิน ก็ต้องตีความว่าการเช็คอินถือว่าเป็น operation แล้วเมื่อผ่านจุดผ่านคนเข้าเมืองก็ไม่ใช่อperation หากแต่ต่อมายู่ที่หน้า gate ก็เป็น operation ขึ้นลงแล้ว ดังนั้นบางทีก็เป็นอย่างที่ไม่เป็น หรือบางทีบอกว่าช่องแถวตรง boarding ก็บอกว่าเป็นหรือไม่เป็น แต่ที่เป็นแน่นอนคือการก้าวเข้าวงช้าง

**ตอบคำถาม ผู้เข้าร่วมงานสัมมนา****นางสาวทศพร ลิพึงธรรม :**

จากที่ถามเรื่อง ถ้ามีขนส่งหลายรูปแบบกรณีขนของต้องมีมาทางรถ อย่างมาจากบ้าน door to door ก็ต้องมีรถขนจากบ้านมาที่สนามบิน จากสนามบินโหลดขึ้นเครื่องพอลงถึงสนามบินจัดการเรื่อง customs แล้วส่งต่อไปนั้นนั้นว่าจะจัดการอย่างไร ในตัวอนุสัญญาก็มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ ในมาตรา 46 ซึ่งจะบอกว่าในส่วนรับขนร่วมกัน ถ้ามีขนส่งส่วนหนึ่งเป็นทางอากาศหรือเป็นส่วนหนึ่ง บทบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับแก่การขนส่งทางอากาศ แต่อย่างไรก็ตามยังอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 37 วรรค 4 เมื่อดูมาตรา 37 วรรค 4 จะเห็นว่า ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศนั้น ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเลหรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกอากาศยานวันแต่การรับขนทางบก

ทางน้ำ เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญารับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งขึ้นขนส่งลงมอบหรือการถ่ายลำ ตรงนี้คือที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติซึ่งก็มาจากอนุสัญญามอนทรีออล

แต่ประเด็นที่เกิดขึ้นมากที่สุดที่เคยมียุทธคดีคือ ณ ตอนนี้มีลักษณะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เมื่อคดีมาสู่ศาลนั้นจะเกิดข้อถกเถียงว่าเป็นความรับผิดที่ต้องใช้ตามความรับผิดทางทะเล หรืออากาศ หรือทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเป็นกฎหมายอีกฉบับหนึ่ง อย่างไรก็ตามความต้องการจะเป็นความรับผิดของผู้ขนส่งให้ฟ้องภายใต้ความรับผิดพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องไปดูที่เจตนาของคู่สัญญาว่า มีความประสงค์ว่าจะให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ เป็นอีกเรื่องหนึ่งต่างหาก เพราะฉะนั้นบางครั้งไม่สามารถบอกได้ชัดเจนว่าจริง ๆ แล้วต้องใช้กฎหมายทางอากาศ หรือต้องใช้กฎหมายตัวใดทั้งหมดหรืออย่างไร กรณีนี้ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง

#### ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :

ในการขนส่งต่อเนื่องนั้นต้องพิจารณาจากเอกสาร เจตนารมณ์ ต้นทางและปลายทางที่คู่สัญญาทำ แต่กรณีเกิดความเสียหายช่วงหนึ่งช่วงใดทางอากาศในการขนส่งต่อเนื่องก็เป็นเรื่องที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบไปก่อน และค่อยไล่เบียดกับใครในฐานะผู้จ้าง แต่ในฐานะผู้ใช้บริการต้องเรียกร้องจากผู้ประกอบการ

จากคำถามในเรื่องรับขนของนั้นพิจารณาว่าใครเป็นคู่สัญญาว่าใครเป็น contracting carrier กับ actual carrier ในกรณีที่ใช้บริการไปจ้างสายการบินแล้วสายการบินไปจ้างขนส่งต่ออีกทอดหนึ่ง สายการบินที่ทำสัญญากับผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบก่อนในเบื้องต้น และผู้ขนส่งคนสุดท้ายที่ขนส่งต้องรับผิดชอบ รวมถึงช่วงที่เกิดเหตุ ดังนั้นสายการบินที่ทำสัญญากับผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบเพราะเป็นผู้ว่าจ้างอีกทอดหนึ่ง

#### อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :

จากคำถามข้างต้นนี้ เนื่องจากลูกค้าผู้ใช้บริการไม่รู้ตัวว่ามีการจ้างอีกทอดหนึ่ง เช่นนี้กฎหมายก็ไม่สนใจ มองว่าสายการบินแรกมีความผูกพันตามสัญญา สายการบินถัดไปเป็น actual carrier ก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

#### ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :

จากคำถามข้างต้น สรุปต้องรับผิดชอบทั้งคู่ ถึงแม้ว่าสายการบินที่เป็นคู่สัญญาต้องรับผิดชอบเพราะอีกสายการบินรับขนไม่ดี ก็สามารถเรียกไล่เบียดให้สายการบินที่ขนส่งไม่ได้รับผิดได้

#### อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก :

ในเรื่องแนวการตีความความเสียหายทางจิตใจที่ศาลประเทศอื่นจะเรียกได้นั้น เมื่อมีความเสียหายทางร่างกายก่อนเช่น บาดเจ็บแขนขา ขาขาดมีผลต่อจิตใจเศร้าหมองเป็นปีเช่นนี้เรียกค่าเสียหายได้เพราะต่อเนื่องมาจากร่างกาย นี่คือการตีความที่ไปไกลที่สุด

#### นายสิทธิชัย จันทรานนท์ :

ในส่วนที่เกี่ยวกับพิธีสารกัวเตมาลาไม่มีผลใช้บังคับ เขียนไว้แต่ขวนขึ้นหิ้ง แต่ว่า bodily injury นั้น ในอนุสัญญามอนทรีออลนี้ก็มีบางประเทศที่พยายามที่จะลากให้เปิดว่า mental injury ก็ควรจะให้ เพราะว่ามีแนวคำพิพากษาบางศาลก็ให้โดยการให้ต้องมี mental injury ที่เกี่ยวข้องกับ bodily injury เช่น หน้าที่เสียโฉมแล้วใจพิการไปด้วยซึ่งต้องดูเป็นแต่ละกรณี

จากคำถาม หลักในการเรียกร้องผู้โดยสารเป็นผู้พิสูจน์เรื่องความเสียหาย ตอนที่ร่างกฎหมายนี้มีการพยายามทำลายกำแพงแต่ในโลกนี้คิดไม่เหมือนกัน ค่าชีวิตของคนไม่เท่ากันดังนั้นจึงหาทางประนีประนอมโดยแบ่งเป็นสอง tier โดยส่วนแรกนำมาจากพิธีสารกัวเตมาลาเพราะเคยมีการร่างไว้แล้วและมีคนยอมรับแม้จะไม่มีผล

ในส่วนที่สองนี้วิธีการเรียกร้องจริง ๆ นั้นผู้โดยสารก็จะเรียกร้องแบบ unlimited อยู่แล้ว แล้วสายการบินต้องอ้างว่าทั้งหมดที่เกิดขึ้นหมดนี้สายการบินไม่ผิด

**นายเกียรติพล ตันติกุล :**

คำถามคือ จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่เป็นการขนส่งคนโดยสาร

**ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร :**

เนื่องจากยังไม่เคยเจอในต่างประเทศ ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นมีเฉพาะของ โดยมีอนุสัญญาในปี 1980 ส่วนใหญ่มีแต่อนุสัญญาเรื่องของไม่มีคน

ในช่วงสุดท้ายของการสัมมนา เห็นว่าเราคงได้รับความคิดเห็นก็มีข้อสงสัยข้อซักถามก็ตอบกันในระยะเวลาที่มีอย่างจำกัด แต่คุณค่าในการมาร่วมสัมมนาที่นี่ หวังว่าในโอกาสหน้าในเรื่องอื่นใดที่ดีที่ท่านมีความสนใจสามารถแจ้งมาที่ทางสถาบันฯ โดยทางสถาบันฯยินดีที่จัดงานให้ สุดท้ายนี้ขออนุญาตปิดการสัมมนาเพียงเท่านี้ ขอขอบคุณทุกท่านที่มาร่วมสัมมนาและขอให้เดินทางกลับที่ทำงานโดยสวัสดิภาพ ขอขอบคุณทุกท่าน