

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการล่าช้า



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

2563

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการล่าช้า

ลดาวัลย์ โชติรัตน์

คณะนิติศาสตร์

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติพร อำไพ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

..... ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ดา ธนิตกุล)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วริยา ล้ำเลิศ)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติพร อำไพ)

..... คนบดี

(รองศาสตราจารย์ นเรศร์ เกษะประกร)

..... / /

บทคัดย่อ

ชื่อวิทยานิพนธ์	ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการล่าช้า
ชื่อผู้เขียน	นางสาวลดารัตน์ โชติรัตน์
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2563

วิทยานิพนธ์เล่มนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยศึกษาเนื้อหาภายใต้กฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ศึกษาเกี่ยวกับความเป็นมา แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และวิวัฒนาการของกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขน เนื่องจากการล่าช้าในการรับขนหรือขนส่งทางอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการกำหนดขอบเขตความหมายหรือคำนิยามของคำว่า การล่าช้า รวมถึงผลดีและผลเสียจากการไม่มีคำนิยามของคำว่า การล่าช้าในการรับขนทางอากาศ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการตีความและเป็นประโยชน์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดอย่างไรและจำนวนเพียงใด และรับผิดภายใต้กฎหมายฉบับนี้หรือไม่ เพียงใด ตลอดจนเสนอมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ซึ่งในขณะนี้ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศถือเป็นการเยียวยารูปแบบหนึ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการล่าช้าในการรับขนเป็นเหตุซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้งในการรับขนทางอากาศ แต่หากไม่มีการนิยามความหมายของคำว่า การล่าช้าโดยกำหนดนิยามให้ชัดเจน และในปัจจุบัน การฟ้องร้องผู้ขนส่งทางอากาศและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศให้ รับผิดจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้น ในการฟ้องร้องอาจอาศัยมูลเหตุอันเกิดจากละเมิด หรือมูลเหตุอันเกิดจากสัญญา หรืออาศัยกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค (ในกรณีเป็นผู้โดยสาร) ได้ก็ตาม แต่กฎหมายฉบับนี้ก็ไม่ได้ให้การช่วยเหลือเยียวยา หรือคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้เสียหายตามสิทธิที่ควรจะได้รับเท่าที่ควร หากศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 อย่างแท้จริงแล้วกฎหมายฉบับนี้มีบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้เสียหายได้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากกฎหมายนี้ได้นำเอาหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดบังคับใช้ในหลายกรณี ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายได้เปรียบในการนำสืบพยานหลักฐานของฝ่ายตน ซึ่งหากมีการกำหนดบทนิยามหรือความหมายของ “การล่าช้า” ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวไม่มีการกำหนดความหมายหรือคำนิยามไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้มีการตีความอย่าง

กว้างขึ้นอยู่กับแต่ละศาลที่จะตีความการล่าช้าดังกล่าวให้แตกต่างกัน ทำให้เมื่อไม่มีคำนิยามการล่าช้าไว้ชัดเจน การตีความคำว่า “การล่าช้า” อยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ย่อมมีความหมายที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้โดยสารเสียเปรียบอย่างมาก เพราะหากมีการบัญญัตินิยามศัพท์คำว่า การล่าช้าไว้อย่างชัดเจน จะทำให้มีการตีความที่เคร่งครัดไม่มีการตีความกว้างเพื่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้โดยสาร ซึ่งการศึกษากฎหมาย คำพิพากษาที่เกี่ยวข้อง ของศาลในต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ทำให้ทราบว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งศาลจะตีความแบบกว้าง โดยให้สิทธิผู้พิพากษานิยามหรือตีความคำว่า การล่าช้าได้เอง โดยอาศัยพฤติการณ์ประกอบ แต่เมื่อได้พิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 กฎหมายมีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรับขนทางอากาศในทุกกรณี

สำหรับผู้เขียนมีความเห็นว่า ต้องมีการกำหนดนิยามความหมายของคำว่า “การล่าช้า” ไว้อย่างชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงประเด็นปัญหาในการตีความการล่าช้าที่แตกต่างกันไปในแต่ละศาลแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้ให้นิยามหรือความหมายที่เหมือนกัน อาจทำให้สิทธิของผู้เสียหายหรือผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายเหมือนกัน แต่ได้รับค่าชดเชยที่ต่างกัน หากมีกรณีพิพาทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

ABSTRACT

Title of Thesis	Responsibility of Transport Aircraft : Study Case of Delay
Author	Ladarat Chotirat
Degree	Master of Laws
Year	2020

This thesis aims to study the liability of international air carriers. By studying the content under the international air carriage law. Which has studied about the background. Concept of international air carrier liability And the evolution of the law on liability for damages arising from the delay in carriage Due to the delay in the handling or transportation by air. The objective is to analyze the problem of determining the scope, meaning or definition of the term delay. Including the advantages and disadvantages of the absence of a defined air cargo delay To facilitate interpretation and be useful in the enforcement of the International Air Carriage Act 2015. By determining how and how much the air carrier will be liable And whether or not to be held liable under this law, as well as to propose appropriate legal measures to remedy the damage caused by the delay in carriage by air. At the moment, the liability of the air carrier is one of the most imperative remedies. This is because delivery delays are a frequent occurrence in the carriage by air. But if there is no definitive definition of the term delay, And now. Lawsuits against air carriers and others in connection with air carriage Liable for the delay in the carriage by air In litigation may rely on the cause of

the violation. Or causes arising from the contract Or relying on the law on consumer protection (In the case of a passenger), however, this law does not provide remedial assistance. Or protect the rights of the injured person according to the rights that should be given as they should If studying the International Air Carriage Act 2015. Indeed, this law has provisions that protect the injured more than the Civil and Commercial Code. Since this law enforces strict liability principles in many cases. Giving passengers or victims an advantage in taking their own witnesses or evidence If there is a definition or meaning of "delay" in which the law has no meaning or definition strictly. It is therefore broadly interpreted that it is up to each court to interpret the delay differently. Causing when there is no clear definition of the delay The interpretation of the word "delay" under this Act has different meanings. Making passengers at a great disadvantage Because if the term delay is clearly defined There will be a strict interpretation, no broad interpretation, to harm the passenger. Which law studies Relevant judgments Of the foreign courts, which are The European Union made it known that the liability of the courier court would be broadly interpreted. By granting the right to the judge to define or interpret the term of self-delay based on the circumstances But when considering the International Air Carriage Act 2015, the law intends to protect the damage caused by air carriage in all cases.

For the author, there is an opinion that Must have defined the meaning of the word "Delay" clearly. To avoid problems in interpreting the delays that differ from court

to country, Which do not give the same definition or meaning It may make the rights of the injured or damaged passengers the same. But received different compensation If there is a dispute in connection with the damage arising from international air carriage.



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี แม้จะใช้เวลาในการศึกษาที่แสนยาวนาน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิตกุล คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้มาเป็นเกียรติเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์เล่มนี้ และอีกท่านซึ่งผู้เขียนไม่อาจกล่าวถึงมิได้ก็คือ ท่านศาสตราจารย์ พิชัยศักดิ์ หรยางกูร ประธานกรรมการในการสอบซึ่งท่านได้ล่วงลับไปแล้ว ซึ่งก่อให้เกิดวิทยานิพนธ์เล่มนี้ และได้เป็นผู้ให้คำแนะนำเพื่อใช้สานต่อให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จต่อไปได้ และผู้เขียนกราบขอบพระคุณท่านคือ อาจารย์ประมวล จันทร์ชิวะ อาจารย์ผู้บุกเบิกและตั้งต้นในการให้แนวทางในการทำเล่มเล่มนี้ ซึ่งได้รับคำแนะนำในการวางโครงเรื่องของเล่มดังกล่าว และผู้เขียนกราบขอบพระคุณอย่างยิ่งโดยเฉพาะท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เกียรติพร อำไพ ที่ท่านอาจารย์ได้สละเวลามาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาให้แก่ผู้เขียน และกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วริยา ล้ำเลิศ คณะนิติศาสตร์ สถาบันพัฒนบัณฑิตบริหารศาสตร์ ที่ได้สละเวลามาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และได้ให้คำชี้แนะ คำแนะนำ เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขในการดำเนินการเขียนวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

และผู้เขียนขอขอบคุณนางสาวอาจารย์ ตราชุกุล น้องมหาดบัณฑิตจากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้ให้คำแนะนำและช่วยวางรูปแบบของวิทยานิพนธ์เล่มนี้มาตั้งแต่ต้น และขอขอบคุณครอบครัวของข้าพเจ้าโดยเฉพาะมารดาซึ่งเป็นคนกระตุ้นและกดดันให้ข้าพเจ้าได้จัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วงได้

หากวิทยานิพนธ์เล่มนี้มีความผิดพลาด บกพร่องประการใดก็ตาม ผู้เขียนขอน้อมรับผิดแต่เพียงผู้เดียว และหากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ก่อให้เกิดประโยชน์และความรู้เพิ่มขึ้น ผู้เขียนขอขอบคุณความดีและประโยชน์ทั้งหลายให้แก่คณาจารย์ทุกท่าน

ลดารัตน์ โชติรัตน์

กุมภาพันธ์ 2564

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
ABSTRACT	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและสภาพปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.3 ขอบเขตการศึกษา	6
1.4 สมมติฐานในการศึกษา	6
1.5 วิธีการศึกษา	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการขนส่ง	8
2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในประเทศไทย 8	
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในประเทศไทย	12
2.3 ปัจจัยซึ่งทำให้เกิดกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ	19
2.4 หลักความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	21

2.5 หลักความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	23
2.6 หลักความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้บังคับประกาศกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2553 อาศัยอำนาจแห่งประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58	26
บทที่ 3 สารสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนตามกฎหมายระหว่างประเทศ.....	32
3.1 วิวัฒนาการของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	32
3.2 ที่มาและพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ.....	35
3.3 หลักความรับผิดตามอนุสัญญามอนทรีออล.....	52
3.4 กฎบัตร EU 261/2004 กฎหมายแห่งกลุ่มสหภาพยุโรปที่ 261/2004 ว่าด้วยเรื่องบังคับทั่วไปเรื่องการชดเชยความเสียหาย การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณีปฏิเสธการขนส่ง ยกเลิกเที่ยวบินหรือกรณีเที่ยวบินล่าช้า (Regulation (EC) น.261/2004 of European Parliament and of the Council).....	57
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ.....	65
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับค่านิยมของคำว่า การล่าช้าและผลกระทบทางกฎหมายจากกรณีการไม่มีค่านิยมศัพท์คำว่า การล่าช้ากำหนดไว้.....	68
4.2 ปัญหาการจำกัดสิทธิในการใช้อายุความเพื่อการฟ้องคดีของผู้เสียหายเพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิดในกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ.....	76
4.3 ปัญหาอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย เมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นในประเทศไทย โดยให้กำหนดบทลงโทษความรับผิดอันเกิดจากกรณีล่าช้าให้มีโทษทางปกครองหรือให้รับผิดเพิ่มขึ้น.....	79
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	83
5.1 บทสรุป.....	83
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	88

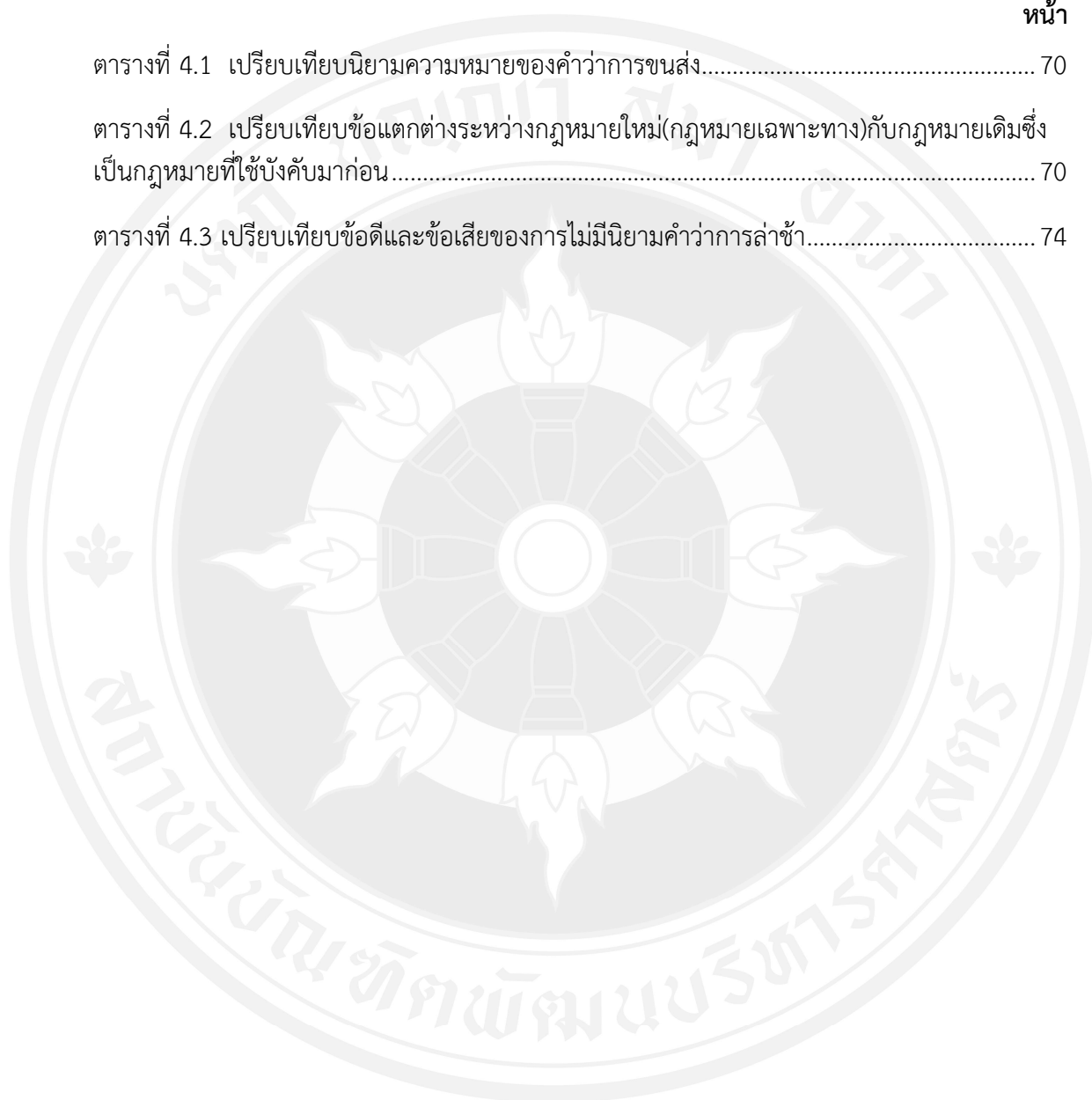
บรรณานุกรม..... 99

ประวัติผู้เขียน..... 101



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบนิยามความหมายของคำว่า การขนส่ง.....	70
ตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบข้อแตกต่างระหว่างกฎหมายใหม่(กฎหมายเฉพาะทาง)กับกฎหมายเดิมซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาก่อน.....	70
ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการไม่มีนิยามคำว่า การล่าช้า.....	74



สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 4.1 เปรียบเทียบกรณีการล่าช้าในแต่ละปี.....	73
---	----



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและสภาพปัญหา

ธุรกิจการรับขนทางอากาศในปัจจุบันนี้มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและกว้างขวาง เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ และเป็นธุรกิจการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมเป็นอย่างมากจากบุคคลทั่วไปไม่ว่าในภูมิภาคไหนทั่วทั้งโลก เพราะเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว มีความทันสมัย และถือได้ว่าเป็นความปลอดภัยเป็นอันดับหนึ่ง หากเทียบกับรูปแบบของการขนส่งอื่น แม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะเป็นการขนส่งที่มีความทันสมัยที่สุดและมีความรวดเร็วมากที่สุด แต่บางครั้งการรับขนทางอากาศก็มักก่อให้เกิดปัญหาอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุอะไรก็ตามซึ่งอาจเกิดจากอุบัติเหตุ เหตุสุดวิสัย สภาพดินฟ้าอากาศ หรืออาจเกิดจากการกระทำของมนุษย์ด้วยกันเอง เช่น การปล้นเครื่องบิน เหตุดังกล่าวทั้งหลายที่กล่าวมานี้ ได้ก่อให้เกิดกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ซึ่งเมื่อเกิดปัญหากรณีการขนส่งมีความล่าช้าในแต่ละครั้งก็ได้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือมีสูญเสียเกิดขึ้นมากมายเกือบทุกครั้ง ซึ่งปัญหาเหล่านี้เมื่อเกิดขึ้น จะต้องมียกบัญชีของกฎหมายที่ได้บัญญัติความหมาย หรือความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและสามารถที่จะบังคับใช้ได้ทันที ไม่ว่าเหตุล่าช้าจะเกิดจากกรณีใดๆก็ตาม

ในขณะเดียวกันธุรกิจการรับขนทางอากาศในประเทศไทยก็ถือเป็นธุรกิจหนึ่งที่มีความสำคัญกับประเทศมาก ดังนั้น ธุรกิจการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ที่จำเป็นอย่างยิ่ง เพราะในการรับขนทางอากาศเป็นการบริการรับขนหลายประเภท ทั้งคนโดยสาร สิ่งของ และสัมภาระต่างๆ ทรัพย์สินที่มีราคามีมูลค่า หรือจำพวกอาหารซึ่งผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการในธุรกิจการรับขนมีบุคคลหลากหลายเชื้อชาติ และหลายสัญชาติ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นหรือเกิดกรณีพิพาทเกิดขึ้น จะต้องมียกบัญชีของกฎหมายที่เป็นแม่บทหรือกฎหมายเฉพาะ เพื่อนำมาใช้แก้ปัญหาดังกล่าวซึ่งในอดีตที่ผ่านมาราวๆ 70 กว่าปี ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะทางที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เกี่ยวกับธุรกิจการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำให้เมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศเกิดขึ้น กฎหมายของประเทศไทยที่นำมาใช้บังคับหรือนำมาปรับกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น กฎหมายดังกล่าวก็ไม่ได้แก้ปัญหาได้ตรงประเด็น อีกทั้งยังไม่ได้รับการยอมรับจาก

ต่างประเทศ เนื่องจากกฎหมายที่นำมาใช้ดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับในประเทศไทยเท่านั้น และยังไม่มีเนื้อหาที่ชัดเจนครอบคลุมทุกปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

ณ ปัจจุบันการรับขนทางอากาศของประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นบทบัญญัติซึ่งสอดคล้องเป็นแนวทางเดียวกันกับอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) ซึ่งอนุสัญญาฉบับดังกล่าวได้ลงนาม เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2542 ณ เมืองมอนทรีออล หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า "อนุสัญญามอนทรีออล" (Montreal Convention) ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวถือเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อให้ถือปฏิบัติเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน แต่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ฉบับนี้เป็นกฎหมายใหม่สำหรับประเทศไทย และยังมีข้อบกพร่องอยู่บางประการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ การยกเว้นความผิด และการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรณีหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขน แม้กฎหมายฉบับนี้จะได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ และมีข้อยกเว้นที่ไม่ต้องรับผิดชอบ รวมถึงการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ ซึ่งในกฎหมายฉบับนี้ให้นำกฎหมายนี้มาใช้ในการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย แต่ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ยังมีประเด็นที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในอีกหลายประเด็นดังนี้คือ

กรณีที่ผู้โดยสารซึ่งใช้บริการในธุรกิจการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และได้รับความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขน ไม่ว่าจะเป็นการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ซึ่งเมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ฉบับนี้ก็จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีบทบัญญัติซึ่งได้ระบุความหมายหรือคำนิยามศัพท์ของคำว่า "การล่าช้า" ไว้ว่ามีความหมายกว้างแค่ไหน เพียงใด ซึ่งการล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้นในการตีความของศาลแต่ละประเทศ อาจจะตีความไม่เหมือนกันหรือไม่มีความสอดคล้องกัน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความของคำนิยามศัพท์การล่าช้าดังกล่าวเกิดขึ้น ทำให้ผู้เขียนเห็นว่าบทนิยามศัพท์ของคำว่า "การล่าช้า" ที่ทำให้ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีความหมายกว้างขวางเพียงใด และเมื่อได้มีคำนิยามศัพท์ของคำว่า การล่าช้าซึ่งกำหนดความหมายไว้อย่างชัดเจนแล้วก็จะส่งผลดีกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทำให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถที่จะเข้าใจความหมายของคำศัพท์การล่าช้าได้ และสามารถที่จะทราบถึงการใช้สิทธิเพื่อฟ้องคดีหรือตั้งเป็นข้อต่อสู้ของตนได้ว่ามีเงื่อนไขใดบ้างที่กฎหมายไม่ได้ถือว่าเป็นกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และคำว่า "การล่าช้า" ต้องตีความถึงเพียงใดที่ผู้โดยสารสามารถที่จะใช้สิทธิเรียกร้องในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตนได้ หากมีปัญหากับกรณีเหล่านี้ที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารโดยเฉพาะกรณีการล่าช้าในการรับขนคนโดยสารในเที่ยวบินของแต่ละสายการบินระหว่างประเทศ

ปัญหาการล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยมากที่สุด และเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับสายการบินทุกสายการบินก็ว่าได้ ไม่ว่าจะเป็นสายการบินในประเทศหรือต่างประเทศซึ่งเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นในประเทศไทยซึ่งก็มีกฎหมายการรับขนระหว่างประเทศบังคับใช้แล้วนั้น กรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้นอาจมีสาเหตุการล่าช้ามาจากหลายสาเหตุเกี่ยวข้องกัน โดยเฉพาะในประเทศไทยก็มีสนามบินหลายแห่งซึ่งมีสายการบินที่ดำเนินกิจการเป็นผู้ขนส่งหลากหลายบริษัท ซึ่งในไทยมีสนามบินนานาชาติหลายแห่งที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับธุรกิจการรับขนทางอากาศในปัจจุบันมีจำนวน 12 สนามบินที่ถือเป็นสนามบินนานาชาติระหว่างประเทศ (International Airport) คือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตรดิตถ์ ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เพื่อรองรับธุรกิจการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศของสายการบินต่างๆระหว่างประเทศ รวมถึงการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการรับขนคนโดยสารที่เดินทางโดยสายการบินระหว่างประเทศนับวันยังมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหารันเวย์มีจำนวนไม่เพียงพอกับสายการบินที่เปิดให้บริการเพื่อแข่งขันกัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวเหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับการให้บริการของสายการบินของผู้ขนส่งเกือบทุกสายการบินที่รับบริการด้านการรับขนทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นสายการบินภายในประเทศหรือสายการบินต่างประเทศ รวมถึงที่เป็นสายการบินที่มีการขนส่งแบบบินประจำ และการขนส่งทั้งที่ไม่ประจำซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งมาก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ไม่สามารถที่จะทำการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นอย่างจริงจัง แม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศมาบังคับใช้โดยเฉพาะแล้วก็ตาม เนื่องจากธุรกิจการขนส่งทางอากาศทำรายได้ให้ประเทศในแต่ละปีเป็นจำนวนที่สูงมาก ช่วยสร้างเม็ดเงินและกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก จนทำให้การขนส่งทางอากาศกลายเป็นธุรกิจหรือกิจการที่รัฐให้ความสำคัญคุ้มครองในธุรกิจเหล่านี้ ทำให้การออกกฎหมายที่ไม่ชัดเจนครอบคลุมในปัญหา อาจทำให้ผู้โดยสารอาจไม่ได้รับความเป็นธรรมเมื่อได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำผิดของผู้ขนส่งอากาศได้

ปัญหาการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศถือเป็นปัญหาสำคัญของการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการธุรกิจการรับขนทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางในระยะที่ไกลหรือใกล้ อาจเป็นการเดินทางระหว่างประเทศ หรือภายในประเทศก็ได้ ซึ่งวิธีการแก้ปัญหาส่วนใหญ่เมื่อมีกรณีปัญหาการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งสามารถที่จะใช้วิธีการที่ผู้ขนส่งสามารถที่จะเลือกปฏิบัติได้เอง ทั้งๆที่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ขนส่งเป็นผู้ก่อให้เกิด ซึ่งการแก้ไขหรือเยียวยาความเสียหายต้องให้สิทธิผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายสามารถเลือกใช้สิทธิดังกล่าวได้ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ได้กำหนดกฎเกณฑ์หรือเงื่อนไขต่างๆมาเพื่อปฏิเสธหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้รับผิดชอบน้อยที่สุด

ซึ่งการชดใช้หรือการเยียวยาดังกล่าวให้กับผู้โดยสารอาจเกิดความไม่เป็นธรรมหรือไม่เหมาะสมกับความเสียหายที่ผู้โดยสารสมควรได้รับอย่างเพียงพอ อีกทั้งเป็นการบังคับชำระหนี้โดยที่ลูกหนี้ได้สิทธิเลือกที่จะขอปฏิบัติการชำระหนี้ได้ก่อนเสมอ ซึ่งในความเป็นจริงสิทธิในการเลือกให้ชำระหนี้ หรือได้รับการชำระหนี้ หากเกิดจากเหตุที่ลูกหนี้ผิดนัด เนื่องจากสาเหตุลูกหนี้ชำระหนี้ล่าช้า โดยหลักกฎหมายจะต้องให้สิทธิแก่ผู้เป็นเจ้าหนี้ หรือผู้โดยสารซึ่งได้รับความเสียหายเป็นผู้เลือกใช้สิทธิให้ลูกหนี้ชำระหนี้ได้ หากเกิดการผิดสัญญาหรือเกิดความเสียหายเกิดขึ้นตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 213 ในฐานะเจ้าหนี้โดยจะบังคับให้ลูกหนี้ชำระหนี้ทางหนึ่งกับใช้สิทธิเลิกสัญญาอีกทางหนึ่ง ซึ่งในทางปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงไม่มีความเหมาะสม ไม่มีความเป็นธรรม และเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับฝ่ายผู้ขนส่งเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่เกิดจากกรณีการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งจะมีความเสียหายน้อยมาก เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้สิทธิเรียกร้องในเหตุดังกล่าว เพราะถือว่า การล่าช้าเป็นเรื่องปกติเมื่อมีการล่าช้าทำให้ผู้โดยสารไม่กล้าที่จะใช้สิทธิเรียกร้องให้ตนเอง ทำให้ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการชดใช้หรือเยียวยาแต่อย่างใด

เนื่องจากประเทศไทยก็เพิ่งประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมานี้และให้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 กฎหมายดังกล่าวอาจจะยังไม่ครอบคลุมรองรับกับเกิดปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่ในระหว่างนี้ เนื่องจากกฎหมายฉบับดังกล่าวเพิ่งมีการบังคับใช้ แต่ปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศก็มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายนี้เกิดขึ้นมามากมายแล้วก่อนที่จะมีกฎหมายฉบับนี้เกิดขึ้น เนื่องจากเมื่อได้ศึกษารายละเอียดในเนื้อหาของกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศอีกอย่างหนึ่งก็คือกรณีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว ผู้โดยสารหรือผู้ให้บริการในการขนส่งทางอากาศ ผู้โดยสารมักจะไม่ได้รับความเป็นธรรมในการเยียวยาหรือชดเชยค่าเสียหายไม่ว่าจะเกิดเพราะอะไรก็ตามอันเกิดจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้เสียหายไม่สามารถใช้สิทธิของตนที่จะเรียกร้องเรียกค่าความเสียหายที่แท้จริงอันเกิดขึ้นกับตนได้ และไม่ทราบถึงสิทธิของตนที่จะใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าว รวมถึงเมื่อเกิดคดีหรือข้อพิพาทเกิดขึ้นมักจะใช้ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าเสียหายที่ยาวนานเกินไป หรือหากเกิดปัญหาดังกล่าวแล้วผู้โดยสารจะร้องเรียนไปยังหน่วยงานหรือองค์กรใดที่รับผิดชอบดูแลในเรื่องดังกล่าวโดยตรงได้ เพื่อให้เกิดสิทธิเยียวยาความเสียหายได้อย่างรวดเร็ว และเป็นธรรม และสะดวกต่อการใช้สิทธิดังกล่าวของผู้โดยสารจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายหรือเพิ่มเติมกฎหมายที่เป็นบทลงโทษผู้ขนส่งไว้อย่างจริงจัง เนื่องจากโทษที่กำหนดตามกฎหมายฉบับนี้เป็นความรับผิดชอบในทางแพ่งเท่านั้น อาจทำให้ผู้ขนส่งละเลยไม่เกรงกลัวกับบทลงโทษ อันเกิดจากการกระทำของตนที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น อาจจะต้องนำโทษทางอาญามาปรับใช้เพื่อให้ผู้ขนส่งได้ลดการกระทำ

ความผิด เนื่องจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในทางอาญานั้น กฎหมายมีบทกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจนแล้ว จึงอาจจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายให้ผู้ขนส่งทางอากาศมีความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้น เพราะหากมีการกระทำความผิดที่ต้องรับโทษในทางอาญาด้วย อาจเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้มากยิ่งขึ้น

ในส่วนของการประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ฉบับลงวันที่ 6 ตุลาคม 2553 อาศัยอำนาจตามความในข้อ 9 แห่ง ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 นั้น ประกาศฉบับนี้ได้กำหนดให้นำมาใช้บังคับกับสายการบินของไทยที่บินในเส้นทางบินประจำภายในประเทศเท่านั้น แต่หากเป็นการเดินทางในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ หรือหากเป็นสายการบินของไทยในเส้นทางบินที่ไม่ประจำภายในประเทศก็ไม่สามารถนำประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ฉบับดังกล่าวมาบังคับใช้ได้เลย หากเกิดกรณีมีการยกเลิกเที่ยวบิน การปฏิเสธการบิน หรือการลดระดับการบริการ หรือกรณีการขนส่งล่าช้าก็จะมีกฎหมายใดที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารดังกล่าวเอาไว้เลย ถือเป็นช่องว่างของกฎหมายในการบังคับหรือปรับใช้หากเกิดกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น ทำให้ผู้โดยสารระหว่างประเทศหรือสายการบินของไทยในเส้นทางบินที่ไม่ประจำภายในประเทศไม่สามารถที่จะใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดกับตนได้เลย จึงเห็นควรที่จะศึกษาถึงสภาพปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ โดยแบ่งบทการศึกษาออกเป็น 5 บท โดยบทที่ 1 ศึกษาถึงความเป็นมาและสภาพปัญหา บทที่ 2 ศึกษาประวัติความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน บทที่ 3 ศึกษาสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศตามกฎหมายระหว่างประเทศ บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาหลักการ แนวคิด และวิวัฒนาการที่มาของกฎหมายการรับขนทางอากาศในประเทศ
- 2) เพื่อศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้กรอบของระบบอนุสัญญาออร์ซอ อนุสัญญามอนทรีออล และกฎหมายสหภาพยุโรปในส่วนที่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ

3) เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเกิดจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทั้งการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 รวมถึงเหตุยกเว้นความผิด หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

4) เพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทยเพื่อหาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมาย และเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในการบังคับใช้กฎหมาย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาถึงบทบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิด การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ในกรณีความรับผิดอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขน รวมทั้งประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ประกอบด้วย โดยได้ศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

1.4 สมมติฐานในการศึกษา

แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศมาใช้บังคับคือพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่ใช้กับการรับขนทางอากาศ โดยเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2560 ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ณ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งอนุสัญญานับดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยในวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2560 ตามข้อ 53 วรรคหก ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า กฎหมายฉบับนี้ยังบกพร่องอยู่บางประการ เพราะมิได้บัญญัติหรือกำหนดบทนิยามศัพท์ของคำว่า “กรณีล่าช้า” ไว้อย่างชัดเจน และสามารถตีความได้ง่าย จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความของคำดังกล่าวเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการล่าช้าในการรับขน ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

1.5 วิธีการศึกษา

การศึกษาในประเด็นกล่าวเป็นการวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาหลักกฎหมาย และวิเคราะห์จากหนังสือตำรา เอกสารรวมทั้งบทความต่างๆที่เกี่ยวข้อง และนำหลักการวิจัยเชิงคุณภาพมาใช้ด้วย ข้อมูลคำพิพากษาทั้งในไทยและของต่างประเทศซึ่งต้องนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยที่ใช้บังคับก่อนที่จะมีกฎหมายฉบับนี้ และนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเพื่อให้ทราบว่า กฎหมายดังกล่าวสามารถใช้กับประเทศอื่นได้โดยที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายของที่นี่

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้เข้าใจถึงวิวัฒนาการความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการขนส่งในประเทศไทย และทราบเหตุผลที่ได้บัญญัติกฎหมายฉบับนี้ขึ้นมา
- 2) ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีเมื่อมีความรับผิดของผู้ขนส่งเกิดขึ้นจากกรณีการล่าช้าในการรับขน และทำให้ผู้โดยสารทราบถึงสิทธิของตนในการที่จะเรียกร้องเมื่อได้รับความเสียหายอันเกิดจากกรณีการล่าช้าในการรับขนตามที่กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดสิทธิเอาไว้ ภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ อนุสัญญามอนทรีออล และกฎหมายสหภาพยุโรป
- 3) ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงข้อบกพร่องของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นี้
- 4) ได้ข้อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงกฎหมายเพื่อหาแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาของกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในส่วนที่ยังบกพร่องอยู่ เพื่อให้มีความชัดเจน มีความสมบูรณ์ และสามารถที่จะนำไปปรับใช้ได้จริง

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการขนส่ง

2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

ก่อนที่ประเทศไทยจะมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 การรับขนทางอากาศในประเทศไทยได้มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศนั้นเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของ และการรับขนคนโดยสาร โดยได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 8 รับขน หมวด 1 ได้แบ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของ โดยได้ระบุไว้ตั้งแต่ในมาตรา 610 ไปจนถึงมาตรา 633 และหมวด 2 การรับขนคนโดยสาร ซึ่งได้ระบุไว้ในตั้งแต่มาตรา 634 ไปจนถึงมาตรา 639 เมื่อพิจารณาบทกฎหมายซึ่งได้บัญญัติไว้ในหมวด 1 และหมวด 2 ของกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนนี้ ย่อมเห็นเป็นประจักษ์ว่าไม่มีบทกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไว้เลย เพราะเกือบทุกมาตราเป็นบทบัญญัติเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการรับขนของ และการรับขนคนโดยสารโดยทางบกเท่านั้น แต่กฎหมายรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องนี้ ก็ยังมีบทบัญญัติหนึ่งมาตราที่กล่าวถึงการรับขนของทางทะเลไว้ด้วย โดยได้ระบุไว้ในมาตรา 609 วรรคสอง ดังนั้น จึงเห็นได้ชัดเจนว่าในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการรับขนทางอากาศเอาไว้เลย และเมื่อมีกรณีพิพาทเกิดขึ้น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศจึงต้องนำเอากฎหมายเรื่องการรับขนในทางบกมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงในการรับขนทางอากาศด้วย เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้ตัดสินเมื่อมีปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นและศาลในประเทศไทยก็จะนำหลักกฎหมายการรับขนของประมวลแพ่งและพาณิชย์มาใช้โดยอาศัยมาตรา 4 ของกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้มาใช้ในการแก้ไขปัญหาหรือเพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายการรับขนทางอากาศในประเทศไทยมาโดยเสมอ

เมื่อการรับขนทางอากาศของประเทศไทย ไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดหน้าที่หรือความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมถึงการกำหนดค่าเสียหายของผู้ขนส่งที่จะต้องชำระค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ ผู้ขนส่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุจนถึงขั้นทำให้คนโดยสารถึงแก่

ความตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกาย หรือเกิดความเสียหายแก่ของ หรือสัมภาระลงทะเลเป็นคนที่ผู้ขนส่งได้รับขนนั้น อีกทั้งในกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนของและการรับขนคนโดยสาร และต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 6 มาเพื่อปรับใช้ ทำให้เกิดภาระหนักแก่ผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไม่จำกัดจำนวน หรือไม่มีข้อยกเว้นในการจำกัดความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

ต่อมาในปีพุทธศักราช 2557 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้ถูกเสนอขึ้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2557 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้เสนอร่างต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามกฎหมายตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนี้คือ ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ โดยให้เหตุผลว่าประเทศไทยในปัจจุบันนี้การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษหรือลักษณะเฉพาะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม จึงเห็นสมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งได้กำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงมีความจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. กำหนดบทนิยามของคำว่า “การรับขนทางอากาศ” “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” “คนโดยสาร” “ของ” “อากาศยาน” “ผู้ขนส่ง” “ผู้ขนส่งตามสัญญา” “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” “ผู้ตราส่ง” “ผู้รับตราส่ง” “ลูกจ้าง” และ “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน”

2. กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ เช่น ในการรับขนคนโดยสารให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนตามที่กำหนด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บตามที่กำหนด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเป็นลูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายตามที่กำหนด ผู้ขนส่ง

ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระตามที่กำหนด กำหนดความรับผิดชอบในความเสียหาย

3. กำหนดในเรื่องการรับขนของ เช่น ในการรับขนของให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับรองต้องมีรายการตามที่กำหนด รวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย ให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับตามที่กำหนด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ต้นหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือที่ให้แก่ผู้ขนส่ง ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับรองถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญาการรับขน และเงื่อนไขการรับขน เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญาการรับขนทางอากาศแล้วผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ

4. กำหนดให้กรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

5. กำหนดในเรื่องการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา เช่น ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางในการรับขน ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

6. กำหนดในเรื่องการฟ้องเรียกค่าเสียหาย เช่น ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษหรือค่าเสียหายอื่นที่มีค่าสินไหมทดแทน สิทธิในการฟ้องค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลา 2 ปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะมาถึงแล้วหรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง

7. กำหนดในเรื่องการรับขนทางอากาศภายในประเทศ โดยให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม และในคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

8. กำหนดบทเฉพาะกาลโดยให้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปจนแล้วเสร็จโดยถือว่า คดีนั้นมีใช้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัติ¹

และต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีวาระการประชุมเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ได้มีมติเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยได้กำหนดในวาระที่ 3. ในเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่) พ.ศ. โดยที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม(กระทรวงคมนาคม) เสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศและให้นำอนุสัญญาดังกล่าวเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

2. อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ(ฉบับที่) พ.ศ. และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

3. อนุมัติให้ตั้งข้อสงวนในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญา

4. อนุมัติให้นำวิธีการอนุญาโตตุลาการมาใช้ในการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากอนุสัญญา

5. การให้ภาคยานุวัติให้กระทำได้อ่อนอนุสัญญาฯ ได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และร่างพระราชบัญญัติตามข้อ 2 ประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้วกระทรวงคมนาคม เสนอว่า

1. ได้เล็งเห็นความสำคัญของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำหนดและรวบรวมกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ

¹ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ..2559, วันที่ 15 กันยายน 2560 จาก

http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99312444

&key_word=%A1%D2%C3%C3%D1%BA%A2%B9%B7%D2%A7%CD%D2%A1%D2%C8&owner_dep=&meet_date_dd=&meet_date_mm=&meet_date_yyyy=&doc_id1=&doc_id2=&meet_date_dd2=&meet_date_mm2=&meet_date_yyyy2=.

และของ พร้อมทั้งกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสาร ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง และระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศด้วยกัน โดยการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา จะก่อให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐกิจต่อประเทศชาติในภาพรวม

2. อนุสัญญาฉบับนี้มีหลักการสำคัญเกี่ยวกับเอกสารการรับขนส่งหลักความรับผิด จำนวนจำกัด ความรับผิด (Limits of Liability) และการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ การรับขนส่งร่วมกัน การรับขนส่งทาง อากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา และการฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการรับขนส่งทาง อากาศ ซึ่งในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวจะเป็นประโยชน์กับคนโดยสาร ผู้ส่งของ/สินค้า และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ²

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

2.2.1 ทฤษฎีเจตนาหรือทฤษฎีอัตวิสัย (The Will Theory or The Subjective Theory)

ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีดั้งเดิมที่เน้นความสำคัญของเจตนาว่าเป็นปัจจัยสำหรับหนี้ทุกประเภท ก่อให้เกิดความผูกพันทางกฎหมาย (legal bond) ซึ่งก่อให้เกิดหนี้ เป็นความสัมพันธ์ระหว่าง “หน้าที่” และ “สิทธิเรียกร้อง” ซึ่งเกิดจากเจตนาของบุคคลสองฝ่าย ทฤษฎีดังกล่าวนี้ได้อธิบายหนี้ในแง่ของสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ (Credit Right) หรืออำนาจของเจ้าหนี้ที่จะบังคับให้ลูกหนี้ชำระหนี้ และลูกหนี้มีเจตนายอมจำนวนต่อเจ้าหนี้ซึ่งเป็นการมองในแง่อัตวิสัย³ ทฤษฎีนี้เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องปฏิบัติตามการชำระหนี้ให้ผู้โดยสาร โดยจะต้องดำเนินการขนส่งผู้โดยสารไปให้ถึงที่หมายตามที่กำหนดในตารางการบิน และเมื่อเกิดความเสียหายจากการรับขนส่งของผู้ขนส่ง อันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งนั่นเอง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามที่กฎหมายการรับขนส่งได้กำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ตกอยู่กับผู้โดยสารซึ่งถือเป็นเจ้าหนี้ที่จะเรียกร้องค่าเสียหายได้

2.2.2 ทฤษฎีระบบคู่ (The Dualist Theory)

ทฤษฎีนี้เป็นแนวคิดใหม่ที่พัฒนามาจากกฎหมายเยอรมันโบราณและกฎหมายโรมัน โดยถือว่าหนี้มีองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ประการที่เกี่ยวข้องกัน คือมีหน้าที่และความรับผิด แต่ก็มีหนี้บางอย่างไม่เกี่ยวกับความรับผิด และความรับผิดบางอย่างไม่เกี่ยวข้องกับหนี้ เช่น ตัวประกันหนี้ในสมัยโบราณมีความรับผิดโดยไม่มีหนี้ และลูกหนี้ในกรณีนี้มีแต่หนี้โดยไม่ต้องรับผิด เพราะตัวประกันชำระหนี้แทน ซึ่งในสมัยดั้งเดิมผู้ทำละเมิดก็ต้องรับผิดโดยไม่มีหนี้ ทฤษฎีนี้ถือว่า หนี้มีขึ้นแต่เพียงหน้าที่อย่างเดียว

² ความรับผิดของผู้ขนส่ง ,ค้นวันที่ 18 มกราคม 2560 จาก <http://www.ofm..mof.go.th>

³ โสภณ รัตนกร, คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, ม.ป.ป.).

ดังแนวความคิดของทฤษฎีเจตนา และมีใช้ว่าจะมีแต่ความรับผิดชอบเดียว⁴ ทฤษฎีดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งซึ่งมีตัวแทนในการขนส่ง หรือผู้ขนส่งอื่น หรือลูกจ้างของตน อาจไปกระทำให้เกิดหนี้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในหนี้ดังกล่าวที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะไม่ใช่เกิดจากการกระทำของตนเองก็ตาม

2.2.3 ทฤษฎีรับภัย (Theorie durisque)

ทฤษฎีรับภัยหรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าทฤษฎีรับภัยที่สร้างขึ้น (Theorie du risqueree) เป็นหลักทฤษฎีที่ใช้หลักการที่ว่าหลักเกณฑ์แห่งความรับผิดชอบนั้น ไม่จำเป็นว่าผู้ทำละเมิดจะต้องกระทำ ความผิดนั้นด้วย หากมีความเสียหายเกิดขึ้นและทราบว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิด หรือผู้เป็นผู้ทำละเมิด แล้ว โดยถือว่าเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย คืออาจมีผลดี หรือมีผลร้าย เกิดขึ้นก็ได้ และผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้าหากมีภัยหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น บุคคลนั้นก็ต้องรับเคราะห์ยอมรับความเสียหายซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ ละเมิดกล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเยียวยาตามกฎหมายแพ่งแล้วไม่มีขอบเขต กำหนดโดยกฎหมายแล้ว ยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดชอบด้วยความ ยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดชอบอีกด้วย ทฤษฎีดังกล่าวนี้จึงมีข้อดีในด้านการคุ้มครอง หรือเพื่อช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ด้อยกว่าหรือต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือผู้ที่ทำละเมิดนั่นเอง

แม้ว่าทฤษฎีรับภัยจะมีขั้นตอนการดำเนินการกระบวนการพิจารณาความรับผิดชอบด้วยความยุติธรรม ซึ่งถือเป็นหลักเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดชอบดังกล่าวก็ตาม และสังคมในปัจจุบันนี้ก็มี ความเจริญก้าวหน้าในด้านเทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้นส่งผลทำให้การตรวจสอบความเสียหายหรือความสูญเสีย ยากยิ่งขึ้นและมีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้น หลักการของทฤษฎีรับภัยนี้จึงเหมาะสมเป็นอันมากใน การที่จะนำมาใช้เพื่อเยียวยาความรับผิดชอบทางแพ่งในคดีที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง⁵

2.2.4 แนวคิดเกี่ยวกับหลักความรับผิด

ความรับผิดชอบนั้นจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อผู้กระทำมี “ความผิด”(Fault) กล่าวคือได้มีการกระทำโดย จงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ตามหลักไม่มีความรับผิดโดยไม่มี ความผิด “(no liability without fault) ซึ่งเป็นหลักการที่ใช้ทั้งทางแพ่งและทางอาญา⁶ หนี้ตามประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์เป็นแนวคิดที่เอามาจากระบบซีวิลลอว์ ที่มีรากฐานมา จากกฎหมายโรมันอีกต่อหนึ่ง

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 18 -19

⁵ ศศิวิมล ช่วยดำรง ,ความรับผิดชอบต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2555), หน้า 29

⁶ ศนันกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรได้ พิมพ์ครั้งที่ 3,(กรุงเทพมหานคร, บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2553) ,หน้า 22

หนี้ถือเป็นความรับผิดในทางแพ่งโดยเฉพาะแยกออกจากความรับผิดทางอาญาโดยเด็ดขาด หนี้เป็นความรับผิดทางเอกชนและเป็นความรับผิดระหว่างบุคคล มิได้เป็นความรับผิดส่วนที่บุคคลมีต่อสังคม ซึ่งมูลเหตุใหญ่ของหนี้มาจากมูลหนี้อันเกิดจากสัญญา และมูลหนี้ละเมิด ซึ่งทั้งสองเหตุดังกล่าวมานี้ได้แยกออกจากกันอย่างชัดเจนแล้ว โดยกำหนดให้สัญญาเป็นเรื่องของนิติกรรมเป็นความตกลงเป็นเรื่องของเจตนา และหลักเกณฑ์ของความรับผิดในทางแพ่งต้องเข้าหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ประการที่ 1.มีการกระทำที่รู้สำนึก

ประการที่ 2.มีความผิดคือมีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่เรียกว่า Fault

ประการที่ 3.มีความเสียหาย

ประการที่ 4.มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล

ประการที่ 5. มีกฎหมายแพ่งรับรองสิทธิของผู้เสียหายไว้

ประการที่ 6. ผู้กระทำต้องรับผิด

2.2.5 ประเภทของความรับผิดทางแพ่ง

1) ความรับผิดตามสัญญา หมายความว่า ความรับผิดที่เกิดจากความผิดมนการไม่ชำระหนี้ที่เกิดจากสัญญาด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม โดยคู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ชำระหนี้อาจถูกฝ่ายหนึ่งฟ้องบังคับให้ชำระหนี้หากสภาพแห่งหนี้เปิดช่องให้ทำได้และหรือเรียกค่าเสียหายด้วย

2) ความรับผิดก่อนสัญญา หมายความว่า ความรับผิดสำหรับความผิดที่เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของคู่เจรจาฝ่ายหนึ่งกระทบความไว้นื้อเชื่อใจของคู่เจรจาอีกฝ่ายหนึ่ง ทำให้เกิดความเสียหายต่อเขา แต่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในขั้นตอนที่สัญญายังไม่เกิด จึงไม่อาจเรียกว่าความรับผิดตามสัญญา

3) ความรับผิดเพื่อละเมิด หมายความว่า ความรับผิดในความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนตามกฎหมายที่จะดเว้น กระทำการ คือการที่จะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับใครก็ตามในสังคม หรือที่เรียกว่าเป็นความรับผิดโดยผลกฎหมายมิใช่โดยข้อตกลง

2.2.6 ความรับผิดทางแพ่ง

แนวคิดที่เอามาจากระบบซีวิลลอว์ที่มีรากฐานมาจากกฎหมายโรมันอีกต่อหนึ่ง หนี้ถือเป็นความรับผิดในทางแพ่งโดยเฉพาะ แยกออกจากความรับผิดทางอาญาโดยเด็ดขาด หนี้เป็นความรับผิดทางเอกชนและเป็นความรับผิดระหว่างบุคคล มิได้เป็นความรับผิดส่วนที่บุคคลมีต่อสังคม ซึ่งมูลเหตุใหญ่ของหนี้มาจากมูลหนี้อันเกิดจากสัญญา และมูลหนี้ละเมิด ซึ่งทั้งสองเหตุดังกล่าวมานี้ได้แยกออกจากกันอย่างชัดเจนแล้ว โดยกำหนดให้สัญญาเป็นเรื่องของนิติกรรมเป็นความตกลง เป็นเรื่องของเจตนา หลักประการสำคัญคือ หลักความรับผิดทางสัญญา

ความรับผิดทางสัญญา มีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ 2 ประการคือ

ประการที่ 1 ลูกหนี้กระทำความผิดโดยฝ่าฝืนหนี้ คือไม่ชำระหนี้โดยจะเอาโทษแก่ลูกหนี้ได้ กล่าวคือ จะต้องมีการไม่ชำระหนี้ของลูกหนี้โดยเอาโทษแก่ลูกหนี้ได้ก่อน ได้แก่กรณีใดนั้นสำหรับหนี้ ให้ละเว้นการกระทำแล้วได้แก่การฝ่าฝืนกระทำความผิดที่หนี้ได้ห้ามไว้ และเมื่อฝ่าฝืนก็ถือว่าเป็นการไม่ชำระหนี้โดยจะเอาโทษแก่ลูกหนี้ไม่ได้ จึงมีปัญหาเหลืออยู่ 2 ประการคือ การไม่ชำระหนี้ในหนี้กระทำการกับการชำระหนี้ล่าช้า ดังนี้จึงขอแบ่งออกเป็น 2 ข้อ คือ ⁷

(1.1) การไม่ชำระหนี้ ในหนี้ให้กระทำการ หลักการนี้นักกฎหมายยังแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิดคือ

(1.1.1) หนี้ให้กระทำจนผลสำเร็จ (Obligations de resultat) เช่น ในสัญญารับขนของ ก. รับจะขนส่งของของ ข. จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง กรณีเช่นนี้ เมื่อลูกหนี้ไม่สามารถที่จะชำระหนี้ได้ คือในสัญญารับขนของ ผู้รับขนไม่สามารถจะขนส่งไปถึงที่หมายตามที่ตกลงกัน ดังนั้นก็มีเหตุสันนิษฐานว่าลูกหนี้กระทำความผิดฐานไม่ชำระหนี้โดยเอาโทษแก่ตนได้ ลูกหนี้จะหลุดพ้นความรับผิดก็ต่อเมื่อตนได้นำพยานหลักฐานมาสืบว่า การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย เพราะพฤติการณ์อันเกิดขึ้นภายหลังที่ได้ก่อหนี้และตนไม่ต้องรับผิด ตามที่มาตรา 219 วรรค 1 ได้บัญญัติไว้

(1.1.2) หนี้ให้กระทำโดยใช้ความระมัดระวังและความเอาใจใส่ของตนในกิจการใดกิจการหนึ่ง เรียกหนี้ดังกล่าวว่า หนี้ให้ความช่วยเหลือ หรือหนี้ที่ให้ลูกหนี้ใช้ความระมัดระวังและความเอาใจใส่ในระดับอันสมควร⁸ ได้แก่กรณี ก. จ้าง ข. หมายความให้มาว่าความให้ตน หรือ ก. จ้าง ข. ให้มารักษาพยาบาลคนไข้ หรือว่า ก. จ้าง ข. ให้มาเฝ้ายามที่บ้าน

ในกรณีเช่นนี้ หาก ข. หมายความว่าความแพ็คดีก็ดี หรือนาย ข. แพทย์ทำการรักษาคนไข้ แต่ไม่หายจากโรคก็ดี หรือว่ามีคนมาลักของในบ้านที่นาย ข. เป็นคนเฝ้าก็ดี การที่ผู้จ้าง คือนาย ก. แพ็คดี หรือคนไข้ไม่หายจากโรค หรือ นาย ข. ไม่สามารถป้องกันคนร้ายได้ เพียงเท่านี้ยังไม่ถือว่าเป็นการไม่ชำระหนี้ขึ้นแล้ว ดังเช่นกรณีหนี้ให้กระทำการจนผลสำเร็จ การจะเกิดข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ คือหมายความ หรือแพทย์ หรือยาม ไม่ชำระหนี้โดยจะเอาโทษแก่หมายความหรือแพทย์ หรือ

⁷ จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 17, (กรุงเทพมหานคร, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 67- 69.

⁸ l'obligation de moyen et l'obligation de prudence et de diligence

ยามได้ก็ต่อเมื่อเจ้าหนี้นำพยานหลักฐานมาสืบว่านายความหรือแพทย์ หรือยามไม่ได้ใช้ความระมัดระวังหรือความเอาใจใส่อันควรเสียก่อน

ประการที่ 2 การชำระหนี้ล่าช้า

เพียงแต่มีการชำระหนี้ล่าช้าเท่านั้นคือ 1. หนี้ถึงกำหนดเวลาชำระแล้ว 2. ลูกหนี้ได้ชำระล่าช้าไป และการที่ล่าช้าแห่งการชำระหนี้ก่อความเสียหายขึ้นเช่นนี้ ลูกหนี้ก็ยังคงต้องรับผิดชอบไม่กล่าวคือ ลูกหนี้จะมีความรับผิดทางสัญญาฐานชำระหนี้ล่าช้าก็ต่อเมื่อลูกหนี้ผิดนัด (en demeure หรือ in default) ทั้งนี้ เพราะผู้ร่างกฎหมายเห็นว่า เพื่อให้เห็นว่าลูกหนี้ล่าช้าในการชำระหนี้เป็นประจักษ์แจ้งจำเป็นจะต้องมีข้อที่เรียกกันว่าผิดนัดด้วยตามมาตรา 204

(1) ปัญหาว่าอย่างไรที่เรียกว่าลูกหนี้ผิดนัด มีหลักการสำคัญดังนี้ คือ 1. หนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว 2. เจ้าหนี้เตือนให้ลูกหนี้ให้ชำระหนี้ 3. ลูกหนี้ยังไม่ชำระ จึงถือได้ว่าลูกหนี้ผิดนัด เพราะเขาเตือนแล้ว ความดังอยู่ในวรรค 1 ของมาตรา 204 “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ไซ้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว”⁹

2.2.7 หลักความรับผิดทางละเมิด (Theory of Liability)

กรณีของละเมิดจะต้องมีความสัมพันธ์กันระหว่างความผิดของผู้ทำละเมิดและความเสียหาย หรืออีก นัยหนึ่งความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิดของผู้กระทำละเมิดนั่นเอง

1) หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability หรือ Liability without fault) ทฤษฎีนี้มีชื่อเรียกแตกต่างกันไป ความรับผิดโดยไม่มี (Liability without fault) ความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย (liability imposed by the law) ความรับผิดโดยสมบูรณ์ (absolute liability) ซึ่งหมายถึงความรับผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบทั้งที่ไม่มีความผิด กรณีที่จะถือเป็นความรับผิดเด็ดขาดต่อเมื่อมิใช่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เป็นหลักกฎหมายที่พัฒนามาจากหลักความรับผิดในเรื่องละเมิด กล่าวคือ โดยปกติผู้ที่จะมีความรับผิดโดยละเมิดต้องมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อและเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ในคดีละเมิดผู้เสียหายจึงมีภาระการพิสูจน์

⁹ เรื่องเดิม, หน้า 70.

ดังนี้ 1. มีการกระทำหรือละเว้นกระทำการของผู้ละเมิด 2. ผู้ละเมิดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ 3. ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล 4. ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น แต่ในบางกรณีกฎหมายกำหนดให้บุคคลบางประเภทต้องรับผิดชอบแม้ไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ เนื่องจากการกระทำของบุคคลนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นและบุคคลนั้นควรเป็นผู้รับภาระในการป้องกันความเสียหาย หรือเป็นกรณีที่ยากแก่การพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ด้วยเหตุนี้จึงเกิดหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดขึ้นเพื่อยกเว้นภาระการพิสูจน์ในเรื่องความจงใจหรือประมาทเลินเล่อให้แก่ผู้เสียหาย ผลของหลักการนี้ทำให้มีการผลักระการพิสูจน์ให้แก่อีกฝ่าย ความรับผิดโดยเคร่งครัด จึงหมายถึง ความรับผิดของบุคคลที่เกิดขึ้นแม้ไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ บางครั้งเรียกว่า ความรับผิดโดยไม่ต้องมีความผิด (Liability without fault)¹⁰ ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดนี้ ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากสาเหตุการรับขนในหน้าที่ของตน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากความผิด(Fault) ของตนหรือไม่ก็ตาม และเมื่อผู้เสียหายจะได้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการกระทำความผิดกล่าวของผู้ขนส่ง ผู้เสียหาย ไม่ต้องมีหน้าที่พิสูจน์เลยว่าความเสียหายนั้นได้เกิดมาจากความผิดหรือเกิดมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประกอบการกิจการขนส่งเลย

2) ข้อสันนิษฐานความผิด (Theory of Presumed Fault)

ทฤษฎีข้อสันนิษฐานความผิด (Theory of Presumed Fault) ความรับผิดทางละเมิดที่ความรับผิดอยู่บนพื้นฐานของข้อสันนิษฐานความผิด (Liability based on presumed fault) ความรับผิดที่ไม่ต้องการความผิด(Objective Responsibility) หมายความว่า ไม่มี ความผิด แต่กฎหมายสันนิษฐานหรือให้ถือว่าได้กระทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อในการไม่ควบคุมดูแลลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์ สิ่งของหรือยานพาหนะ เมื่อสันนิษฐานว่าได้กระทำความผิด ก็ย่อมต้องมีความรับผิดในตัว จะเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด(juris et de jure)หรือไม่เด็ดขาด (jurtis tantum) นั้นเป็นอีกเรื่องหนึ่ง ดังนั้น ข้อสันนิษฐานความผิดนั้น จึงเป็นคนละเรื่องกับการที่บุคคลกระทำละเมิดอันจะบังคับกันได้ตามมาตรา 420 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่เกี่ยวกับข้อสันนิษฐานความผิดแต่ประการใด ¹¹ ข้อสันนิษฐานความผิดนี้ซึ่งให้สันนิษฐานให้ผู้รับขนเป็นฝ่ายผิดและได้ผล

¹⁰ ทฤษฎีความรับผิดโดยขาด , ค้นวันที่ 17 มกราคม 2560 จาก <http://lawdatabase.igetweb.com>

¹¹ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 14, (กรุงเทพมหานคร, สำนักพิมพ์นิติบรรณการ , 2558), หน้า 325.

ภาระการพิสูจน์ให้เป็นหน้าที่ของผู้ชนส่งนำสืบว่าตนไม่ต้องรับผิด โดยยกผลประโยชน์ให้แก่ผู้รับชนในเรื่องจำนวนความรับผิด ซึ่งจำกัดในกรณีที่ถูกโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บไม่เกินที่กำหนดไว้ในส่วนสัมภาระเดินทางที่ลงทะเบียนและของเสียหาย สูญหายไม่เกินที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และสัมภาระที่ติดตัวผู้โดยสารแต่ละคนโดยกำหนด

3) ทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) หรือความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) ทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) หรือความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) เป็นแนวคิดที่ได้รับการพัฒนาต่อมาจากทฤษฎีความรับผิดเพื่อความเสียหายโดย สำนักกฎหมายรับผิดเพื่อความเสียหายโดยสำนักกฎหมายธรรมชาติ เห็นว่า เสรีภาพในความเป็นตัวตนของมนุษย์รวมถึงทรัพย์สินควรได้รับการยอมรับ ดังนั้นในการล่งละเมิดต่อสิทธิของบุคคลควรจะต้องได้รับการพิสูจน์อย่างเป็นธรรมผู้ที่ได้รับการกล่าวหาว่าเป็นผู้ก่อความเสียหายจะต้องเป็นผู้ที่ถูกพิสูจน์แล้วว่าเป็นผู้มี “ความผิด” (Fault) ¹² ตัวอย่างเช่น กรณีความเสียหายแก่สัมภาระติดตัว

4) ทฤษฎีหลักความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability)
ตามปกติแล้วความรับผิดในการละเมิดนั้นจะมีขึ้นได้ก็แต่โดยการกระทำของตนเองไม่ว่าความเสียหายนั้นจะกระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นแล้ว ย่อมต้องรับผิด แต่มีบางกรณีที่กฎหมายได้กำหนดให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่มีความเกี่ยวข้องต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้อื่น แม้บุคคลนั้นไม่ได้มีส่วนรู้เห็นในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นเลยแต่อย่างใด แต่ก็ต้องรับผิด ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักการทั่วไปของละเมิดที่เป็นการรับผิดในการกระทำของตนเอง

ความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนั้น หมายความว่า เป็นความรับผิดของบุคคลผู้หนึ่งในการกระทำละเมิดของบุคคลอีกผู้หนึ่ง โดยที่บุคคลที่ต้องรับผิดคนก่อนนั้นไม่ได้กระทำละเมิดด้วยตนเอง ¹³

¹² อนันต์ จันทโรภากร, “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิดรวมบทความ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์” (กรุงเทพมหานคร, พีเค พรินติ้ง เฮาส์), 2531

¹³ เรื่องเดิม, หน้า 69.

ความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น (Vicarious Liability) จึงเป็นบทยกเว้นของกฎหมายละเมิดในสมัยดั้งเดิมที่เน้นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ที่ถือหลักว่า “ใครทำ คนนั้นรับ” ดังนั้นเมื่อความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่นเป็นข้อยกเว้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น และต้องตีความบทบัญญัติดังกล่าวอย่างจำกัด โดยพิจารณาเหตุผลประกอบในการตีความบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อคุ้มครองผู้เสียหายที่ต้องได้รับการเยียวยาและเป็นธรรมต่อผู้ที่ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น ซึ่งความรับผิดเพื่อการละเมิดของผู้ขนส่ง

2.3 ปัจจัยซึ่งทำให้เกิดกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

2.3.1 เหตุอันเกิดจากการที่เครื่องบินเกิดความชำรุด เสียหาย หรือต้องเปลี่ยนอะไหล่

บุคคลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยตรงก็คือฝ่ายช่างซ่อม ซึ่งจะจัดการซ่อมแซมหรือจัดหาอะไหล่สำรองมาเปลี่ยน ซึ่งการซ่อมแซมดังกล่าวอาจเป็นส่วนซึ่งสำคัญเป็นอย่างมาก เช่น กรณีไฟฉุกเฉินบริเวณทางเดินใน Cabin ไม่ทำงานซึ่งไฟดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นไฟเพื่อนำทางให้ผู้โดยสารออกจากเครื่องในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน หรือระบบเอ็นเตอร์เทนเมนต์บนเครื่องไม่ทำงาน และอาจจะเกิดปัญหาอื่นอันเกี่ยวกับตัวเครื่องบิน ซึ่งฝ่ายทีมช่างจะทำหน้าที่ดูแลโดยประเมินว่าจะใช้เวลาในการซ่อมแซมนานเท่าไร และจะประสานงานเพื่อให้ข้อมูลกับผู้โดยสารอีกครั้ง ซึ่งบางกรณีอาจจะเจอกับปัญหาหนักเกี่ยวกับเครื่องบิน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงอาจจะต้องถึงกับเปลี่ยนเครื่อง ซึ่งหากมีเครื่องบินสำรองอยู่ก็การ Delay หรือล่าช้าอาจจะมีไม่มาก หรืออาจจะไม่ Delay เลย แต่หากไม่มีเครื่องบินสำรองก็จะต้องรอให้เครื่องเข้าลำใหม่มาก่อนเพื่อเปลี่ยนเครื่องซึ่งส่งผลทำให้เกิดการล่าช้าอย่างมาก

2.3.2 เหตุอันเกิดจากสภาพดินฟ้าอากาศ

สาเหตุหลักของการ Delay ส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นจากสาเหตุนี้ เช่น อาจเกิดฝนตกหนัก มีหมอกลงจัด หรืออากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง หรือการโดยสาร เหตุดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ซึ่งอาจจะเกิดกับชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารได้ อย่างเช่นกรณีการเกิดภูเขาไฟระเบิดที่ประเทศฟินแลนด์ ส่งผลให้น่านฟ้าเกือบทั้งหมดของยุโรปต้องหยุด และเป็นไปไม่ได้เลยที่เครื่องบินจะบินได้อย่างปลอดภัยเพราะว่าตะกอนของภูเขาไฟส่งผลกระทบต่อ อาจจะทำให้เครื่องดับกลางอากาศได้ เหตุการณ์เหล่านี้เป็นเรื่องเหนือการควบคุมของมนุษย์ หรือผู้ขนส่ง หรือเรียกอีกอย่างว่า เหตุสุดวิสัย เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น สิ่งเดียวที่สามารถกระทำได้อีกคือ ต้องรอให้สภาวะอากาศเป็นปกติจึงจะทำการบินต่อไปได้

2.3.3 เหตุอันเกิดจากเครื่องบินเข้าล่าช้า

เมื่อมีการ Delay ของสายการบิน ผู้ขนส่งของสายการบินดังกล่าวจะแจ้งให้ผู้โดยสารดังนี้ "ท่านผู้โดยสารโปรดทราบค่ะ ทางสายการบิน BKK มีความจำเป็นต้องเรียนให้ท่านผู้โดยสารทราบว่า เที่ยวบินที่ TG 285 ซึ่งจะเดินทางไปกระบี่มีความจำเป็นต้องล่าช้า เนื่องจากเครื่องบินเข้าล่าช้า ทางสายการบิน... จึงขออภัยในความไม่สะดวก" เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ในแต่ละสายการบินก็จะมีแผนควบคุมการบินดูแลควบคุมอยู่ และจะทราบว่าเครื่องบินเข้ามอลำบากมาจากไหน จะใช้บิน flight ต่อไปเชียงใหม่ต่อไป แต่เครื่องบินเข้ามอลำบากล่าช้า ซึ่งอาจจะเกิดจากสาเหตุเพราะเครื่องบินเสีย หรือมีเหตุขัดข้องอย่างอื่น จึงทำให้ flight ที่จะเดินทางไปเชียงใหม่เกิดการล่าช้า(Delay)ไปโดยปริยาย ทั้งนี้ อาจจะขึ้นอยู่กับจำนวน fleet ของสายการบินด้วย ถ้าหากสายการบินมีเครื่องบินสำรอง ก็จะไม่มีปัญหา

2.3.4 เหตุอันเกิดจากการสับเปลี่ยนหมุนเวียนของนักบินและลูกเรือของผู้ขนส่ง

ในเครื่องบินแต่ละเที่ยวบินจะมีจำนวนของนักบินและลูกเรือตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ ให้ต้องมีในการบินแต่ละเที่ยว โดยเปรียบเทียบกับจำนวนของผู้โดยสาร ซึ่งถ้าหากขาดหรือไม่ครบตามจำนวนอาจจะส่งผลไปถึงความปลอดภัยและการบริการบนเครื่องบินของเที่ยวบินลำนั้นก็ได้ อย่างเช่น กรณีที่นักบิน ขาดงาน สายการบินจะต้องเรียกนักบินคนอื่นซึ่งได้ทำการ standby ไว้แล้วโดยเรียกเข้ามาทำหน้าที่แทน นักบินคนดังกล่าว

2.3.5 เหตุอันเกิดจากผู้โดยสาร

ตัวแปรที่สำคัญคือ "สัมภาระ" ของผู้โดยสาร ซึ่งเวลาที่ผู้โดยสารจะไปขึ้นเครื่องบิน ที่จุด check-in ผู้โดยสาร พนักงานของสายการบินจะถามผู้โดยสารว่า "มีกระเป๋าโหลดรีเปล่าคะ?" เวลาเครื่องใกล้จะได้เวลาเครื่องออก ทางสายการบินจะทำการเช็คว่ามีผู้โดยสารคนใดบ้างที่ขาด ซึ่งในรายละเอียดของผู้โดยสารแต่ละคน จะสามารถบอกได้ว่าคนที่ขาดนั้นมีสัมภาระอยู่ใต้ท้องเครื่องหรือไม่ ถ้ามีการ offload หรือ "ตัด" ผู้โดยสารที่ขาดนั้น ไม่ใช่ตัดเฉพาะผู้โดยสาร แต่ต้องนำกระเป๋าที่โหลดไว้ใต้เครื่องออกมาจากเครื่องบินด้วย ทั้งนี้ สายการบินไม่สามารถบินไปโดยที่มีสัมภาระที่ไม่ระบุเจ้าของไปด้วยเนื่องจากทำเพื่อความปลอดภัย ในขั้นตอนการค้นหกระเป๋านี้จะใช้เวลานาน ถ้าคนที่ขาดมีจำนวนสัมภาระมาก หรือตำแหน่งในการจัดเรียงกระเป๋าอยู่ลึกและกระจัดกระจาย อาจจะกินเวลาเป็น 20-30 นาทีเลย

2.3.6 เหตุที่มีผู้โดยสารต่อเครื่องของลำดังกล่าวมีจำนวนมาก

กรณียกตัวอย่าง เพื่อให้เข้าใจง่าย เช่น เที่ยวบินภูเก็ต จะออกเดินทางในเวลาเวลา 16.00 น. ผู้โดยสารทั้งหมด 300 คนเต็มลำ แต่มีผู้โดยสารจำนวน 50 คนจากจำนวน 300 คนนั้น เข้ามาจาก เที่ยวบิน London และเที่ยวบิน London ก็ประจำลงเครื่องในเวลา 15.45 น. ซึ่ง ณ ขณะ

นั่นเองเที่ยวบินภูเก็ตเที่ยวบินถัดๆไปก็เต็มเกือบทั้งหมด และสายการบินก็ไม่สามารถลอยแพผู้โดยสารจำนวน 50 คนนี้จึงจำเป็นต้องทำการเปลี่ยนเวลาเครื่องออกใหม่จากเดิมออกเวลา 16.00 น. เป็นออกเดินทางเวลา 16.45 น. เพื่อรอผู้โดยสารที่มาจาก London ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสายการบินด้วยว่าจะแก้ปัญหาอย่างไร อาจจะ เปลี่ยนแปลงให้ผู้โดยสารไปขึ้นเครื่องของสายการบินอื่นๆ เป็นต้น¹⁴

2.4 หลักความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2.4.1 หลักความรับผิดชอบและข้อยกเว้นต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน

หลักกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบของตนเองได้ โดยที่กฎหมายฉบับนี้ใช้กับการรับขนทุกชนิดซึ่งในอดีตประเทศไทยไม่มีกฎหมายการรับขนทางอากาศซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้เฉพาะกับการรับขนทางอากาศ และเป็นการตกลงด้วยสัญญาที่จะจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งกำหนดไว้ดังนี้ คือ

2.4.1.1 กรณีการรับขนคนโดยสาร

กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง¹⁵ เป็นการกำหนดความรับผิดชอบเอาไว้เพื่อให้ผู้รับขนต้องรับผิดชอบหากเกิดกรณีล่าช้าในการขนส่งคนโดยสาร

¹⁴ เครื่องบินดีเลย์มาจากสาเหตุอะไร ค้นวันที่ 25 กันยายน 2560 จาก

<https://guru.sanook.com/8616/>

¹⁵ มาตรา 634 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2.4.1.2 กรณีการรับชนสัมผัสภาระ

ให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากไม่สามารถส่งมอบเครื่องเดินทางให้ทันเวลาในขณะที่ผู้โดยสารถึง¹⁶ โดยปกติในการเดินทางนั้นคนโดยสารที่เดินทางมักจะต้องมีสัมภาระที่ติดตัวไปด้วยเสมอไม่มากนักน้อย ซึ่งในอดีตเรียกว่า เครื่องเดินทาง หรือสัมภาระ ซึ่งคนโดยสารอาจจะพกติดตัวขึ้นไป โดยคนโดยสารมักจะนำติดตัวขึ้นไปเองหรือบางส่วนได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ของผู้รับขนดูแลรักษาสัมภาระดังกล่าวให้แทน เมื่อสัมภาระที่รับขนของผู้โดยสารเกิดความล่าช้า และเกิดในขณะที่อยู่ในความดูแลของผู้รับขน ดังนั้น จึงเป็นเหตุจำเป็นที่ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เพราะกฎหมายได้กำหนดให้สัมภาระของคนโดยสารจะต้องถึงพร้อมกับที่คนโดยสารมาถึง โดยจะต้องส่งมอบให้คนโดยสารทันที

2.4.1.3 กรณีรับขนของ

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้รับมอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบช้า¹⁷ การรับขนของเป็นการกระทำโดยมีสินจ้าง ทำให้ผู้รับขนจะต้องมีความรับผิดชอบหากกรณีเกิดความล่าช้าในการรับขนอันเกิดจากหน้าที่ของผู้รับขน

นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเป็นการกระทำของผู้ขนส่งอื่น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของ สูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง¹⁸ ตามกฎหมายนี้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ตัวแทนซึ่งเป็นผู้ขนส่งรายอื่นได้กระทำการแทนตน เมื่อมีการล่าช้าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบการกระทำล่าช้าอันเกิดจากผู้ขนส่งอื่นเสมอ ไม่อาจที่จะปฏิเสธไม่รับผิดชอบได้

ผู้ขนส่งอาจมีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ หากพิสูจน์ได้ว่ากรณีความสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบของช้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของที่รับขนนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง¹⁹

2.4.1.4 กรณีการรับชนสัมผัสภาระ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือจากลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังที่ระบุไว้ในมาตรา 638

2.4.1.5 กรณีรับขนของ

¹⁶ มาตรา 635 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁷ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁸ มาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁹ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2.4.2. เกณฑ์การจำกัดความรับผิดและการเสียสิทธิของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

2.4.2.1 กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

ไม่มีบทบัญญัติในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้โดยเฉพาะ

2.4.2.2 กรณีรับขนของความรับผิดได้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง มาตรา 616

2.5 หลักความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

2.5.1 หลักความรับผิดและช้อยกเว้นต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน

เป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายจากกรณีที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขน ซึ่งกำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งว่าจะต้องรับผิดอย่างไร และได้กำหนดช้อยกเว้นในการที่ผู้ขนส่งจะปฏิเสธความรับผิดต่างๆไว้ หากเหตุล่าช้าในการรับขนเข้าเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดผู้ขนส่งก็จะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดนั้นได้

2.5.1.1. กรณีการรับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในกรณีที่มีความตาย หรือบาดเจ็บ หรือมีความเสียหายต่อชีวิต ต่อร่างกายของคนโดยสาร จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ขึ้น หรือลง หรืออยู่ในอากาศยาน²⁰

นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนด้วย²¹

กรณีล่าช้าในการรับขนซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ ผู้ขนส่งอาจยกเว้นความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว²² หรือถ้าพิสูจน์ได้ว่า ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาท

²⁰ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

²¹ มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

²² มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

เลนเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลนเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ²³

2.5.1.2 กรณีการรับขนส่งสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารเมื่อ สัมภาระลงทะเลเป็นเหตุทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในเวลาที่สัมภาระลงทะเลเป็นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง²⁴

2.5.1.3. กรณีรับขนส่งของ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่า เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนส่งทางอากาศ²⁵ และให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย²⁶

แต่ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย นั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง

(2) ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อแห่งของนั้น ซึ่งได้กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ และจะต้องมีพฤติการณ์การประกาศสงครามระหว่างประเทศที่เป็นศัตรูกัน แต่บางสงครามอาจไม่เข้าข่ายตามที่ประกาศด้วยส่วนการขัดแย้งทางอาวุธ อาจยังไม่ถึงขั้นก่อสงครามก็ได้²⁷

(4)การกระทำการของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน

และผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายของของที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนส่งทางอากาศด้วย²⁸

²³ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

²⁴ มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

²⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก,ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545, หน้า 39-40.

²⁶ มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

²⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายรับขนส่งทางทะเล พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขปรับปรุง (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557), หน้า 346

²⁸ ทศพร ลีพึ่งธรรม, "สิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายใต้ร่างพ.ร.บ. การรับขนส่งทางอากาศ พ.ศ.", (วารสารนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์) 33,4 (ธันวาคม 2546) : 716.

กรณีของเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าในการรับขน ผู้ขนส่งจะต้องลดพ้นความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งและลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพันวิสัยที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น²⁹

การลดพ้นจากความรับผิดอีกประการหนึ่งก็คือ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย หรือล่าช้า ที่เกิดขึ้นกับของที่รับขนนั้น ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิด หรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมลดพ้นจากความรับผิดทั้งหมด หรือบางส่วน เพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ³⁰

2.5.2 เกณฑ์การจำกัดความรับผิดและการเสียสิทธิของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

2.5.2.1 กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะจำกัดความรับผิดไม่ได้ หากเกิดความตาย หรือได้รับบาดเจ็บ เกิดขึ้นกับคนโดยสาร ซึ่งมีมูลค่าไม่เกิน 113,000 หน่วยพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน³¹ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด

แต่ผู้ขนส่งจะจำกัดความรับผิดได้ หากมีการตาย หรือได้รับบาดเจ็บของคนโดยสาร หากค่าเสียหายในส่วนที่มีมูลค่าเกิน 113,000 หน่วยพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสาร หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือกระทำการหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือกระทำการหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก³²

หากเกิดกรณีล่าช้าในการรับคนโดยสาร ให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดไว้เพียง 4,694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน³³

2.5.2.2 กรณีการรับขนสัมภาระ

²⁹ มาตรา 38 ประกอบ มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 .

³⁰ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

³¹ มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

³² มาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

³³ มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการรับขนคนโดยสารที่มีสัมภาระ หากสัมภาระที่ขนส่งถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีสัมภาระล่าช้า โดยจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง 1,131 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน

2.5.2.3 กรณีรับขนของ

เกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบกรณีของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SRD) ต่อκιโลกรัม³⁴ การเสียหายของผู้ขนส่งในพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบต่อกรณีถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีการล่าช้าในการรับขนของไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงสามารถที่จะจำกัดความรับผิดชอบของตนในกรณีการรับขนของได้ทุกกรณี แม้ความเสียหายนั้นจะเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ด้วย

2.6 หลักความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าภายใต้บังคับประกาศกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2553 อาศัยอำนาจแห่งประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

ที่มาของกฎหมาย

ประกาศฉบับดังกล่าวนี้เป็นประกาศที่กำหนดให้สิทธิแก่ผู้โดยสารที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย หากเกิดกรณีดังต่อไปนี้ กรณีเที่ยวบินล่าช้า การยกเลิกเที่ยวบิน การปฏิเสธผู้โดยสาร โดยที่ผู้โดยสารสามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสายการบินได้ และเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายตามเหตุที่เกิดตามประกาศฉบับดังกล่าวนี้ ซึ่งผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบดังนี้ และให้มีผลใช้บังคับเฉพาะกับสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งก่อนหน้านี้จะมีประกาศฉบับนี้ใช้บังคับก็ได้มีประกาศกระทรวงคมนาคมอีกฉบับ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับ สิทธิของผู้โดยสารซึ่งใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ โดยประกาศใช้เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2550 แต่เมื่อมีประกาศฉบับดังกล่าวเกิดขึ้น จึงถือว่าประกาศฉบับเดิมได้ถูกยกเลิกไปโดยประกาศฉบับปี พ.ศ. 2553

ขอบเขตการใช้บังคับ

ประกาศฉบับนี้เมื่อประกาศก็ให้มีผลใช้บังคับกับเฉพาะกับสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศเท่านั้น

³⁴ มาตรา 39 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

คำนิยามศัพท์

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ได้บัญญัติคำนิยามศัพท์ต่างๆไว้ในข้อ. 2 ดังนี้ คือ

“การยกเลิกเที่ยวบิน” หมายความว่า การที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินใดๆ ตามตารางการบินที่ประกาศไว้แล้ว และรวมถึงการยกเลิกเที่ยวบินพิเศษ(Extra Flight)

“การปฏิเสธการขนส่ง” หมายความว่า การปฏิเสธที่จะรับผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปกับเที่ยวบินที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร แม้ว่าผู้โดยสารนั้นจะได้มาแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่องตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้แล้วก็ตาม เว้นแต่ การปฏิเสธนั้นมีเหตุผลอันสมควร เช่น สุขภาพ ความมั่นคง ความปลอดภัย เอกสารการเดินทางไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

“เที่ยวบินล่าช้า” หมายความว่า เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดตามตารางการบินซึ่งได้ประกาศแล้ว

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

เมื่อเกิดความเสียหายเมื่อมีกรณีสายการบินได้ทำการยกเลิกเที่ยวบิน หรือปฏิเสธการขนส่ง หรือเที่ยวบินล่าช้า สายการบินหรือผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ

“การยกเลิกเที่ยวบิน” หมายความว่า การที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินใดๆ ตามตารางการบินที่ประกาศไว้แล้ว และรวมถึงการยกเลิกเที่ยวบินพิเศษ(Extra Flight)

“การปฏิเสธการขนส่ง” หมายความว่า การปฏิเสธที่จะรับผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปกับเที่ยวบินที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร แม้ว่าผู้โดยสารนั้นจะได้มาแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่องตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้แล้วก็ตาม เว้นแต่ การปฏิเสธนั้นมีเหตุผลอันสมควร เช่น สุขภาพ ความมั่นคง ความปลอดภัย เอกสารการเดินทางไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

(1).เสนอให้ผู้โดยสารเลือกระหว่าง

(ก) รับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ถูกเรียกเก็บคืนเต็มตามจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทางตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดในข้อ 6. แต่หากสายการบินประสงค์จะชำระเป็น Travel Vouchers หรือสิ่งอื่นใดแทนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อนแล้วเท่านั้น หรือ

(ข) เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารหรือจุดหมายปลายทางอื่นที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิมโดยเร็วที่สุดภายในวันเดียวกัน วันถัดไป หรือวันอื่นตามความสมัครใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความสะดวกของผู้โดยสารและที่นั่งว่างที่สายการบินสามารถจัดหาให้ได้ โดยสายการบินต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่ากรณีใดๆ แต่หากเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินนั้นมีค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นที่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและ

ค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระแล้ว สายการบินต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดในข้อ 6

ในกรณีที่สายการบินเสนอเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินไปยังสนามบินที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิม สายการบินจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากสนามบินใหม่ไปยังสนามบินที่เป็นจุดหมายปลายทางเดิมให้แก่ผู้โดยสารด้วย หรือ

(ค) เดินทางโดยการขนส่งอื่นที่เหมาะสมเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร หรือ

จุดหมายปลายทางอื่นที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิมตามความประสงค์ของผู้โดยสารโดยเร็วที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใดๆ แต่หากค่าเดินทางโดยการขนส่งอื่นต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระไว้แล้ว สายการบินต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 6

(2). ให้การดูแลผู้โดยสาร ดังนี้

(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสาร ตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใดๆ เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์(E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ค) จัดที่พักแรมให้กับผู้โดยสารตั้งแต่ 1 คืนขึ้นไป ตามความจำเป็นและเหมาะสมในการจัดการขนส่งระหว่างสนามบินและที่พัก ในกรณีที่เปลี่ยนเที่ยวบินใหม่ที่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามตารางบินเดิมเกินกว่า 1 วัน โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(3) ชำระค่าชดเชยเป็นเงินสดจำนวน 1,200 บาท ให้แก่ผู้โดยสารทันทีก่อนที่ผู้โดยสารจะออกเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง เว้นแต่สายการบินจะพิสูจน์ได้ว่า

(ก) ได้แจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินและรายละเอียดเกี่ยวกับทางเลือกในการเดินทางอื่นๆให้ผู้โดยสารทราบก่อนกำหนดวันเวลาเดินทางไม่น้อยกว่า 3 วัน หรือ

(ข) ได้แจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารทราบก่อนกำหนดวันเวลาเดินทางไม่ถึง 3 วัน ในกรณีที่เปลี่ยนเที่ยวบินใหม่ที่เปลี่ยนแปลงนั้นจะออกเดินทางก่อนหรือหลังกำหนดวันเวลาเดิมและไปถึงจุดหมายปลายทางที่ระบุในบัตรโดยสารเร็ว หรือช้ากว่ากำหนดวันเวลาเดิมไม่เกิน 3 ชั่วโมง หรือ

(ค) การยกเลิกเที่ยวบินนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของสายการบิน เช่น สถานการณ์ทางการเมือง สภาพอากาศที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน การรักษาความปลอดภัย เหตุการณ์ใดๆ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการทำการบินของอากาศยานและผู้โดยสาร เป็นต้น ตลอดจนการนัดหยุดงานหรือการกระทำใดๆ ของพนักงานหรือลูกจ้างของ

หน่วยงานอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับการให้บริการของสายการบิน ที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินของสายการบิน

โดยการแจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินตาม(ก)และ(ข)ให้สายการบินแจ้งไปยังสถานที่ติดต่อหรือช่องทางการสื่อสารอื่นใดที่ผู้โดยสารได้แจ้งไว้กับสายการบินเมื่อทำการสำรองที่นั่งไว้แล้ว ทั้งนี้ การพิสูจน์ว่าสายการบินได้แจ้งข่าวการยกเลิกสายการบินให้ตกเป็นภาระของสายการบิน

ในกรณีที่สายการบินประสงค์จะชำระเงินเป็น Travel Vouchers หรือสิ่งอื่นแทนค่าชดเชยเป็นเงินสด จำนวน 1,200 บาท ตามวรรคหนึ่ง จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อนแล้วเท่านั้น

“เที่ยวบินล่าช้า” หมายความว่า เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดตามตารางการบินซึ่งได้ประกาศแล้ว

หากเกิดกรณีเที่ยวบินล่าช้า สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสารตามข้อ 4 ของประกาศฯ ดังนี้

(1) กรณีล่าช้าเกินกว่า 2 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 3 ชั่วโมง สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้

(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสาร ตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใดๆ เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์(E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ค) เมื่อผู้โดยสารไม่ประสงค์จะเดินทางต่อไปให้สายการบินคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เรียกเก็บเต็มตามจำนวน ซึ่งผู้โดยสารได้ชำระไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทางตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 6. แต่หากสายการบินประสงค์จะคืนเป็น Travel Vouchers หรือสิ่งอื่นแทนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อนแล้วเท่านั้น

(2) กรณีล่าช้าเกินกว่า 3 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 5 ชั่วโมง สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้

(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสาร ตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใดๆ เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

(ค) .เสนอให้ผู้โดยสารเลือกระหว่าง

(1) รับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ถูกเรียกเก็บคืนเต็มตามจำนวนที่จ่ายไป สำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทางตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดในข้อ 6. แต่หาก

สายการบินประสงค์จะชำระเป็น Travel Vouchers หรือสิ่งอื่นใดแทนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อนแล้วเท่านั้น หรือ

(2) เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารหรือจุดหมายปลายทางอื่นที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิมโดยเร็วที่สุดภายในวันเดียวกัน วันถัดไป หรือวันอื่นตามความสมัครใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความสะดวกของผู้โดยสารและที่นั่งว่างที่สายการบินสามารถจัดหาให้ได้ โดยสายการบินต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่ากรณีใดๆ แต่หากเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินนั้นมีค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นที่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระแล้ว สายการบินต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดในข้อ 6

ในกรณีที่สายการบินเสนอเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินไปยังสนามบินที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิมสายการบินจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากสนามบินใหม่ไปยังสนามบินที่เป็นจุดหมายปลายทางเดิมให้แก่ผู้โดยสารด้วย หรือ

(3) เดินทางโดยการขนส่งอื่นที่เหมาะสมเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารหรือจุดหมายปลายทางอื่นที่ใกล้เคียงกับจุดหมายปลายทางเดิมตามความประสงค์ของผู้โดยสารโดยเร็วที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ แต่หากค่าเดินทางโดยการขนส่งอื่นต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระไว้แล้ว สายการบินต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 6

(2) กรณีล่าช้าเกินกว่า 5 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 6 ชั่วโมง สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสารดังนี้

(ก) ปฏิบัติต่อผู้โดยสารเช่นเดียวกับกรณีล่าช้าเกินกว่า 3 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 5 ชั่วโมงตามข้อ 4 (2) และ

(ข) ชำระค่าชดเชยเป็นเงินสดจำนวน 600 บาทให้แก่ผู้โดยสารทันทีก่อนที่ผู้โดยสารจะออกเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง เว้นแต่ สายการบินพิสูจน์ได้ว่าการล่าช้าของเที่ยวบินนั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัยซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของสายการบิน เช่น สถานการณ์ทางการเมือง สภาพอากาศที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน การรักษาความปลอดภัย เหตุการณ์ใดๆ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการทำการบินของอากาศยานและผู้โดยสาร เป็นต้น ตลอดจนการนัดหยุดงานหรือการกระทำใดๆ ของพนักงานหรือลูกจ้างของหน่วยงานอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับการให้บริการของสายการบินที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินของสายการบิน

ในกรณีที่สายการบินประสงค์จะชำระเป็น Travel Vouchers หรือสิ่งอื่นใดแทนค่าชดเชยเป็นเงินสด 600 บาท ตามวรรคหนึ่ง จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อนแล้วเท่านั้น

(4) กรณีล่าช้าเกินกว่า 6 ชั่วโมง สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสารเช่นเดียวกับมาตรการในเรื่องการยกเลิกเที่ยวบินตามที่กำหนด



บทที่ 3

สาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศใน ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนตามกฎหมายระหว่าง ประเทศ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเป็นระบบการขนส่งที่นิยมใช้กันทั่วโลก เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีความทันสมัย สะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบในระบบการขนส่งทางอื่น แม้ว่าจะเป็นระบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมใช้กันมากที่สุด แต่ก็ยังเกิดปัญหามากมายในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไม่ว่าจะเกิดปัญหาในประเทศไทย หรือต่างประเทศก็ตาม ก็ยังมีปัญหาในการใช้บังคับเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าวนี้โดยมีปัญหในเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดค่าชดเชยเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น และการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นทำให้ได้รับเงินค่าชดเชยที่ไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และยังไม่เป็นที่ยอมรับในหลายประเทศสำหรับค่าชดเชยในความเสียหายดังกล่าวในกรณีเกิดการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ เนื่องจากบางประเทศถือว่าการจำกัดความรับผิดชอบนั้นมูลค่าที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายให้แก่ผู้รับบริการมีจำนวนที่ต่ำเกินไป หรือจำกัดความรับผิดมากเกินไปจนเหมือนไม่มีผลในการใช้บังคับหากเกิดความเสียหายจากการใช้บริการดังกล่าว และเมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 รวมทั้งประกาศของกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับในประเทศไทยเท่านั้น ทำให้พบว่ายังมีข้อบกพร่องอีกหลายอย่างเกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้ ดังนั้น ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศกรณีอื่นเกี่ยวกับการล่าช้าในการรับขนที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาครั้งนี้จึงขอยกตัวอย่างของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวนี้ดังต่อไปนี้ คือ

3.1 วิวัฒนาการของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

การเดินทางทางอากาศเป็นการเดินทางที่ประหยัดเวลา สร้างความสะดวกสบายให้กับผู้เดินทางที่มีความประสงค์จะเดินทางไปยังที่ต่างๆไม่ว่าจะเป็นการเดินทางภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ การขนส่งทางอากาศสามารถตอบใจทุกให้แก่ผู้โดยสารได้ แต่สิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับการ

รับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้นมีปัจจัยที่สำคัญหลายประการซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้อันเกี่ยวกับกฎหมายของหลายประเทศ เนื่องจากทั้งตัวอากาศยานและคนโดยสารเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญเป็นอย่างมากเพราะมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง เพราะมีหลากหลายสัญชาติมีความแตกต่างกันในด้านภาษา วัฒนธรรม และเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นอันเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ หากต้องนำกฎหมายแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับย่อมเกิดผลกระทบกับแต่ละฝ่ายอย่างแน่นอน จึงได้มีการคิดเพื่อลดการเกิดปัญหาดังกล่าว โดยการมีแนวคิดที่จะทำให้กฎหมายของประเทศต่างๆ มีเนื้อหาที่เหมือนกัน

อนุสัญญาฉบับแรกซึ่งได้บัญญัติในเรื่องอันเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ นี้ได้จัดให้มีขึ้นในการประชุมครั้งแรกเกี่ยวกับกฎหมายอากาศจัดขึ้นที่ประเทศฝรั่งเศสในระหว่างวันที่ 26 ตุลาคมจนถึงวันที่ 6 พฤศจิกายน ค.ศ. 1925 ณ กรุงปารีส โดยรัฐบาลฝรั่งเศสได้จัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยอากาศภาคบุคคล (International Conference on Private Air Law) เพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศจึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (Special Committee of expert)³⁵ ซึ่งในครั้งนั้นได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีชื่อว่า Commite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens เพื่อเป็นองค์กรผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการทำงานอย่างต่อเนื่องของการประชุม คณะกรรมการชุดนี้ได้จัดให้มีการประชุมหลายครั้งเพื่อทำการยกร่างอนุสัญญาเพื่อนำไปพิจารณาในการประชุมระหว่างประเทศครั้งที่ 2 เกี่ยวกับกฎหมายอากาศด้านเอกชน (Second International Conference on Private Air Law) ที่จัดขึ้นที่กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์ในระหว่างวันที่ 4 ถึงวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1925 และในที่สุดได้มีประเทศต่างๆ จำนวน 23 ประเทศ ร่วมกันลงนามในอนุสัญญาฉบับดังกล่าวเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929³⁶

อนุสัญญารุงวอร์ซอจึงถือเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศฉบับแรกของโลก³⁷ ซึ่งเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งได้มีหลายประเทศเข้าร่วมเพื่อให้

³⁵ คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญพิเศษประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งจากประเทศต่างๆ 76 คน เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1926 มีการประชุมครั้งแรกที่กรุงปารีส และมีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (Commite International Tenique d'Experts Juridiques Aeriens : C.I.T.E.J.A.)”

³⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยากร ,คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ,พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนและจัดจำหน่าย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2560) , หน้า 18.

³⁷ เรื่องเดียวกัน , หน้า 18.

สัตยาบันในอนุสัญญาดังกล่าว โดยเนื้อหาในอนุสัญญาดังกล่าวนั้นมีกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งได้กำหนด สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายไว้

ภายหลังจากที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1933 ประเทศต่างๆ ก็ได้ร่วมมือกันปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่างๆ ของอนุสัญญานี้ในเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยมีอนุสัญญาซึ่งเป็นพิธีสารที่แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอเป็นจำนวน 7 ฉบับและเมื่อรวมกับอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ฉบับนี้ก็รวมเป็นจำนวน 8 ฉบับ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ฉบับที่ 1 อนุสัญญาเพื่อรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) หรืออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และมีผลบังคับใช้วันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1933

ฉบับที่ 2 พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1955 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1955, signed at the Hague in 28 September 1955) (Hague Protocol 1955) หรือพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1963

ฉบับที่ 3 อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งเพื่อกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ค.ศ. 1961 (Convention Supplementary to Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than The Contracting Carrier, 1961)(Guadalajara Convention 1961) หรืออนุสัญญากัวดาลาฮารา) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 1964

ฉบับที่ 4 พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 ทางอากาศลงนาม ณ กรุงออร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่เดือนกันยายน ค.ศ. 1955 (พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971) (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929, as Amended by Protocol done at the Hague on September, 1955) (Guatemala City Protocol 1971) หรือพิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 พิธีสารนี้ถูกลงนามเมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1978

ฉบับที่ 5 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออลฉบับที่ 1 ค.ศ. 1975) (Additional Protocol No. 1 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929)signed at the Montreal on 25 September 1975) หรือพิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 1 (1975) พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1996

ฉบับที่ 6 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออลฉบับที่ 2 ค.ศ. 1929) (Additional Protocol No. 1 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929) หรือพิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออลฉบับที่ 2 (1975) พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1996

ฉบับที่ 7 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออลฉบับที่ 3 ค.ศ. 1975) (Additional Protocol No.3 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929) พิธีสารฉบับนี้ไม่เคยมีผลใช้บังคับแต่อย่างใด เนื่องจากมีรัฐภาคีไม่ครบ³⁸

ฉบับที่ 8 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออลฉบับที่ 4 ค.ศ. 1975) (Additional Protocol No.4 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929) พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ. 1998

3.2 ที่มาและพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบผู้ขนส่งทางอากาศ

3.2.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention 1929)

³⁸ เรื่องเดียวกัน , หน้า 41.

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ถือเป็นแม่บทที่สำคัญที่สุดที่กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรกคืออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention 1929) อนุสัญญานี้ได้กำหนดสาระสำคัญไว้ดังต่อไปนี้คือ

3.2.1.1 ขอบเขตการใช้บังคับ

อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นการบินโดยสาร หรือสัมภาระ โดยใช้อากาศยานทั้งที่มีบำเหน็จเงินจ้างทางการค้า และไม่มีบำเหน็จเงินจ้างทางการค้ามีพหุบังคับกับทุกประเทศ แต่กิจการดังกล่าวจะต้องดำเนินการโดยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเท่านั้น³⁹ และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้แต่อย่างใด⁴⁰ รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในรูปแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางก็ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ด้วยเหมือนกัน

โดยได้กำหนดไว้ในข้อ 1. วรรค 2 ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งได้ระบุความหมายของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่จะต้องเข้าเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- 1) ต้องเป็นการขนส่งซึ่งมีรูปแบบการขนส่งตามสัญญา รับขน โดยมีจุดเริ่มต้นเดินทาง และจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีสองประเทศหรือสองรัฐ
- 2) ต้องเป็นการขนส่งตามสัญญา รับขน ซึ่งมีจุดเริ่มต้นการเดินทาง และจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีเพียงประเทศเดียว แต่การขนส่งนี้จะต้องมีจุดแวะลงระหว่างทางที่ได้ตกลงกันตามสัญญา อยู่ในอาณาเขตของประเทศอื่น ไม่ว่าประเทศนั้นจะเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ด้วยหรือไม่ก็ตาม

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า แม้ว่าประเทศใดที่ไม่ได้เข้ามาเป็นอนุสัญญาออร์ซอ แต่ก็ยังคงต้องตกอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ทั้งสิ้นหากเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

3.2.1.2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับขน

- 1) บัตรโดยสาร ถือเป็นสิ่งที่ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบให้แก่ผู้โดยสารในการรับขนคนโดยสารโดยการขนส่งทางอากาศ ซึ่งบัตรโดยสารจะต้องมีรายการดังนี้
 - (1) ถิ่นที่และวันออกบัตรโดยสาร
 - (2) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
 - (3) ถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันได้
 - (4) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายเดียวหรือหลายราย

³⁹ ข้อ 1 (1) แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

⁴⁰ ข้อ 2 (2) แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

(5) มีข้อความที่ระบุว่า การรับขนนี้ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดซึ่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดไว้

กรณีเกี่ยวกับการที่ไม่มีตัวโดยสาร การไม่ส่งมอบตัวโดยสาร หรือการที่ตัวโดยสารเกิดการสูญหาย ไม่มีผลใดๆต่อการมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน แต่หากผู้ขนส่งยอมรับขนส่งคนโดยสารโดยไม่มีการส่งมอบตัวโดยสารให้แก่ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิอ้างการจำกัดความรับผิดของตนตามอนุสัญญานี้ จึงทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และสาเหตุนี้เองทำให้เมื่อผู้ขนส่งไม่ส่งมอบตัวโดยสารก็จะทำให้คนโดยสารไม่สามารถทราบได้เลยว่าผู้ขนส่งนั้นได้จำกัดความรับผิดของตนได้และไม่อาจป้องกันผลที่อาจเกิดขึ้นจากการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้

3.2.1.3 ใบกำกับสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบใบกำกับสัมภาระให้แก่ผู้โดยสารตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4. (1) ของอนุสัญญาออร์ซอซึ่งกำหนดให้ต้องออกให้สำหรับการรับขนสัมภาระอื่น นอกจากสิ่งของซึ่งผู้โดยสารได้ดูแลเองและในข้อ 4.(2) ยังกำหนดให้ต้องทำใบกำกับสัมภาระเป็นสองฉบับคู่กัน โดยใบที่หนึ่งต้องมอบให้กับผู้โดยสาร และอีกใบหนึ่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง กรณีนี้ก็เช่นเดียวกันกับการไม่ส่งมอบตัวโดยสาร หากผู้ขนส่งรับสัมภาระไว้แต่ไม่ส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระให้แก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งก็ไม่มีสิทธิอ้างการยกเว้นหรือการจำกัดความรับผิดของตนได้ตามอนุสัญญานี้

อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญอยู่ 3 ประการคือ

1. เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมการบินจากหายนะที่อาจเกิดขึ้นได้เพียงชั่วข้ามคืน เพราะเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้โดยสารอันเนื่องมาจากความตาย บาดเจ็บ การล่าช้า รวมทั้งกรณีที่สัมภาระหรือของที่รับขนส่งมีการสูญหาย ถูกทำลาย หรือได้รับความเสียหาย เพราะในขณะนั้นสายการบินส่วนใหญ่จะมีรัฐเป็นเจ้าของกิจการ และเพื่อเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมการบินซึ่งเพิ่งเริ่มต้นเติบโตขึ้นนั้นให้ดำรงอยู่และสามารถที่จะดำเนินกิจการดังกล่าวต่อไปได้

2. หากเกิดปัญหาจากการขนส่งทางอากาศเกิดขึ้น เพื่อคุ้มครองปกป้องการบินสาธารณะได้กำหนดให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายให้กับผู้โดยสารโดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อ ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งได้รับความมั่นใจว่าจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างแท้จริงจากผู้ขนส่งเมื่อมีความเสียหาย

3. และหลักการสำคัญประการสุดท้าย เพื่อสร้างกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

3.2.14 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในอนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังนี้คือ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทุกกรณี เมื่อมีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายหรือในระหว่างการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนหรือของถูกทำลาย เสียหายหรือสูญหาย และหากเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนคนโดยสารหรือสัมภาระทางอากาศ

3.2.2 พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

เมื่ออนุสัญญาวอร์ซอฉบับแรกมีผลบังคับใช้เมื่อปี ค.ศ. 1929 ธุรกิจการรับขนทางอากาศมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วการแก้ไขข้อบกพร่องของอนุสัญญาวอร์ซอจึงได้เกิดขึ้นหลายครั้ง โดยเฉพาะในเรื่องของการจำกัดความรับผิด ต่อมานาย K.M. Beaumont จึงได้ยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นเพื่อแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ทั้งฉบับโดยได้นำเสนอต่อคณะกรรมการการกฎหมายแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแต่คณะกรรมการการกฎหมายไม่เห็นด้วย และเห็นว่าควรจัดทำเป็นพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาในมาตราเดิมที่ยังบกพร่องอยู่ เพราะการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นมาแทนอนุสัญญาฉบับเดิมนั้นต้องใช้เวลาที่ยาวนานในการดำเนินการประกอบกับการภาคยานุวัติหรือการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับใหม่นั้น อาจต้องใช้ระยะเวลายาวนานกว่าจะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเดิม และด้วยเหตุผลในช่วงเวลาที่รอการให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใหม่นั้น อาจมีผลทำให้เกิดโครงสร้างความรับผิดชอบในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ทับซ้อนกันขึ้นมาสองโครงสร้าง⁴¹

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการการกฎหมายจึงได้จัดให้มีการยกร่างพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 หรือที่เรียกกันว่าพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 โดยมีการเพิ่มเติมเนื้อหาที่สำคัญ ดังนี้

⁴¹ สันติ สาทิพย์พงษ์, "ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย: (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540) , หน้า 19.

(1) ได้ระบุขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญาอาร์ชอให้ชัดเจนมากขึ้น โดยยกข้อความในข้อ 2(2) และระบุเพิ่มเติมอีกว่า อนุสัญญานี้จะไม่นำไปใช้กับการรับชนพัสตักซ์และไปรษณีย์ภัณฑ์⁴²

(2) พิธีสารกรุงเฮกได้แก้ไขเพื่อลดความยุ่งยากในเอกสารการรับชน โดยได้ลดรายการที่ต้องปรากฏในเอกสารการรับชนซึ่งได้ระบุไว้ในข้อ 3(1) ข้อ 4 (3) และข้อ 8. ของอนุสัญญาอาร์ชอ⁴³ และยังได้ระบุไว้อย่างชัดเจนอีกว่า หากผู้ขนส่งยินยอมให้ผู้โดยสารเดินทางโดยไม่ออกบัตรโดยสารให้ หรือหากบัตรโดยสารไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวซึ่งมีใจความว่า ถ้าการเดินทางของผู้โดยสารเกี่ยวพันกับถิ่นปลายทางหรือถิ่นหยุดพักในประเทศอื่น นอกจากประเทศต้นทาง อนุสัญญาอาร์ชออาจใช้บังคับได้ และค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาอาร์ชอจะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวน⁴⁴ และในกรณีของการรับชนสัมภาระและของ หากผู้ขนส่งไม่ได้ออกใบกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศ หรือหากใบกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศดังกล่าวไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาอาร์ชอจะมีผลให้เกิดการรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวนกับผู้ขนส่ง⁴⁵

(3) พิธีสารเฮกตัดเรื่องข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการรับชนของและสัมภาระตามที่ระบุไว้ในข้อ 20(2) ของอนุสัญญาอาร์ชอออก⁴⁶

(4) ในกรณีการรับชนผู้โดยสารได้เพิ่มเติมจำนวนการจำกัดความรับผิดขึ้นซึ่งจากเดิมจำนวน 125,000 ฟรังก์ ในอนุสัญญาอาร์ชอโดยเพิ่มเป็นจำนวน 250,000 ฟรังก์⁴⁷ แต่ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของการรับชนของและสัมภาระก็ยังคงเดิม

(5) ลดปัญหาของเรื่องการตีความของคำว่า Willful Misconduct โดยได้ปรับถ้อยคำให้ชัดเจนว่าหมายถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ⁴⁸

(6) .พิธีสารกรุงเฮกฉบับนี้ได้ขยายประโยชน์ของการจำกัดความรับผิดไปยังลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีหากมีการดำเนินคดีกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอนุสัญญาอาร์ชอโดยให้สิทธิประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อสู้

⁴² ข้อ 2 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁴³ ข้อ 3 (ก) ข้อ 4(ก) และข้อ 6 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955.

⁴⁴ ข้อ 3 (ข) แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁴⁵ ข้อ 4(ข) และข้อ 7 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁴⁶ ข้อ 10 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁴⁷ ข้อ 11 แห่ง พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁴⁸ ข้อ 12 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

แก่ลูกจ้างหรือตัวแทนด้วย หากลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน⁴⁹

(7).ได้ให้คำนิยามของคำว่า “อัครภาคีผู้ทำสัญญา”(High Contracting Party) และ”อาณาเขต” (Territory) ของอนุสัญญาออร์ซอในข้อ 40 เพื่อเป็นการขจัดปัญหาในการตีความ โดยได้ให้ความหมายคำว่า อัครภาคีผู้ทำสัญญาไว้ว่า หมายถึง รัฐซึ่งการให้สัตยาบันและภาคยานุวัติของตนมีผลบังคับแล้ว และการบอกเลิกอนุสัญญาของตนยังไม่มีผลบังคับ และกำหนดให้คำว่า อาณาเขตมีความหมายไม่ใช่เฉพาะอาณาเขตมหานครของรัฐเท่านั้น แต่ให้หมายความถึงอาณาเขตอื่นทั้งปวงซึ่งรัฐนั้นรับผิดชอบความสัมพันธ์ต่างประเทศด้วย⁵⁰

3.2.1 .การเริ่มบังคับใช้

พิธีสารกรุงเฮกมีเจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้มีระบบกฎหมายสองระบบทับซ้อนกันระหว่าง ระบบอนุสัญญาออร์ซอ และระบบอนุสัญญาที่แก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก พิธีสารดังกล่าวได้รับการรับรองในการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอากาศภาคเอกชนซึ่งได้จัดให้มีขึ้นในวันที่ 28 กันยายน 1955 โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่พิธีสารเฮกจะต้องมีการให้สัตยาบันครบทั้ง 30 รัฐจึงจะมีผลเริ่มใช้บังคับซึ่งถือเป็นจำนวนที่ค่อนข้างมาก และถ้าดูตามเจตนารมณ์ดังกล่าวมันไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก เนื่องจากสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีการขนส่งทางอากาศในปริมาณที่มากที่สุดขณะนั้นไม่ได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารเฮกนี้ แม้จะได้ลงนามไว้แล้วก็ตาม

3.3.3 อนุสัญญากว่าดาราฮารา ค.ศ. 1961

อนุสัญญานี้เกิดขึ้นด้วยเหตุผลที่ว่า อนุสัญญาสองฉบับก่อนหน้านี้คืออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1928 และอนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 มิได้ให้คำนิยามของคำว่าผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความของการขนส่ง หากเกิดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ดำเนินการขนส่งด้วยตัวเอง แต่ได้มอบหมายหรือจ้างวานให้บุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการขนส่งแทนตัวเองนั้น ทำให้เกิดปัญหามากมาย อนุสัญญานี้จึงไม่ได้เป็นอนุสัญญาที่แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ แต่เป็นการเพิ่มเติมเนื้อหาของอนุสัญญาออร์ซอเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาของตัวแทนรับขนส่งของผู้ขนส่งเข้าสู่ระบบออร์ซอ โดยถือว่าเป็นการขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญาออร์ซอที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก โดยให้เพิ่มเติมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ขนส่งดังนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญา

⁴⁹ ข้อ 14 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

⁵⁰ ข้อ 17 แห่งพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

(Contracting Carrier) และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier) และให้มีผลครอบคลุมใช้บังคับได้ทั้งผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาการรับขน และรวมทั้งผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ดำเนินการรับขนที่แท้จริง และยังเพิ่มเติมให้ผู้ขนส่งที่ดำเนินการขนส่งจริง ๆ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นเอกเทศกับผู้ขนส่งที่ทำสัญญาขนส่งแต่ไม่ได้ขนส่งจริงให้อยู่ภายใต้ระบบวอร์ซอ และส่งผลให้ผู้โดยสาร หรือโจทก์ มีสิทธิที่จะเลือกฟ้องบุคคลใดคนหนึ่งก็ได้เพื่อเรียกค่าเสียหายหากมีความเสียหายเกิดขึ้น หรือจะเลือกฟ้องร้องบุคคลทั้งสองก็สามารถที่จะเลือกกระทำได้ ซึ่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ได้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ไว้เกี่ยวกับผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดยมีเนื้อหาที่สำคัญดังนี้

(1). ถือเป็นการรับรองสถานะให้กับผู้ขนส่ง ดังนิยามต่อไปนี้ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายถึง บุคคลหนึ่งในฐานะตัวการ ได้จัดทำความตกลงรับขนซึ่งอยู่ภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอกับผู้โดยสารหรือผู้รับตราส่ง หรือกับบุคคลซึ่งกระทำในนามของผู้โดยสารหรือผู้รับตราส่ง และให้คำนิยามของคำว่า “ผู้รับตราส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า บุคคลหนึ่งนอกเหนือจากผู้รับตราส่งตามสัญญา ซึ่งเป็นบุคคลที่ดำเนินการรับขนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนโดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญาวอร์ซอในการรับขนในช่วงเช่นนั้น” ดังนั้น หลักเกณฑ์สำคัญที่เพิ่มเติมขึ้นมาในอนุสัญญานี้ก็คือผู้ที่ทำสัญญารับขน แต่มิได้ทำการขนส่งเอง เป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญารับขนเท่านั้น ส่วนผู้รับขนส่งตามความเป็นจริงเป็นเพียงบุคคลผู้ขนส่ง แต่ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขน และให้ถือว่าบุคคลทั้งสองเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ

(2). ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ระบุให้รับผิดชอบเฉพาะในช่วงที่ตนได้ดำเนินการรับขนเท่านั้น แต่ผู้ขนส่งตามสัญญามีหน้าที่จะต้องรับผิดชอบต่อการรับขนโดยตลอดทั้งสิ้น

(3). ให้ถือว่ากรกระทำของผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งเป็นการกระทำของผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งด้วย แต่การที่ผู้ขนส่งตามสัญญาละสิทธิหรือเข้ารับการระมากกว่าที่อนุสัญญากำหนดไว้ จะไม่กระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะตกลงรับด้วย

(4). ให้สิทธิแก่ผู้เสียหายที่จะดำเนินคดีกับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งก็ได้ หรือดำเนินคดีทั้งสองฝ่ายรวมกันด้วยก็ได้ แต่หากผู้ขนส่งฝ่ายใดถูกดำเนินคดีหรือเป็นฝ่ายที่ถูกฟ้อง ผู้ขนส่งฝ่ายนั้นอาจจะเรียกให้ผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งเข้ามาร่วมในคดีได้ด้วย

(5). ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะยื่นฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญา ณ ศาลตามข้อ 28 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ และศาลแห่งถิ่นที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีถิ่นที่อยู่ปกติหรือมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่

3.3.4 ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966

อนุสัญญานี้ได้มีขึ้น เนื่องจากสหรัฐอเมริกาไม่ได้ให้สัตยาบันพิธีสารกรุงเฮก และได้เตรียมตัวที่จะถอนตัวจากการเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ โดยสหรัฐอเมริกาเห็นว่าเพดานการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขน ณ ตอนนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับค่าครองชีพในขณะนั้น ถือว่ายังมีจำนวนที่น้อยเกินไป

แม้ว่าพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 จะได้ปรับเพดานความรับผิดของผู้ขนส่งให้เพิ่มขึ้นหากเกิดกรณีผู้โดยสารหรือได้รับบาดเจ็บ โดยปรับจากเดิมไม่เกิน 125,000 ฟรังก์ต่อคน เป็นไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ต่อคนแล้วก็ตาม การที่สหรัฐได้ประกาศถอนตัวจากอนุสัญญาออร์ซอเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน ค.ศ. 1965 และให้การถอนตัวดังกล่าวมีผลในวันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ. 1966 โดยความตกลงดังกล่าวนี้มีสาระที่สำคัญดังนี้

(1). ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 ฉบับนี้เป็นเพียงสัญญาเอกชนใช้บังคับระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเท่านั้น และไม่ถือว่าเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศแต่อย่างใด (แต่ความตกลงฉบับนี้ก็ได้รับการยอมรับและนำไปใช้เป็นจำนวนมากในสายการบินระหว่างประเทศ และถือเป็นการแก้ไขขีดการจำกัดความรับผิดในระบบออร์ซอด้วย)

(2). ความตกลงฉบับนี้จะใช้บังคับเฉพาะกับเที่ยวบินที่มายัง หรือไปจาก หรือแวะลงที่สหรัฐอเมริกาเท่านั้น

(3). ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารไม่เกินจำนวน 75,000 เหรียญอเมริกันในกรณีที่รวมค่าธรรมนายความ

(4). ผู้ขนส่งได้สละข้อต่อสู้ตามข้อ 20(1) แห่งอนุสัญญาออร์ซอ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในจำนวนข้างต้น แม้ว่าตนจะได้จัดมาตรการอันจำเป็นทั้งปวงเพื่อป้องกันความเสียหายนั้นแล้วหรือความเสียหายนั้นได้เกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม

ระบบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) เป็นการเปลี่ยนแปลงการสละข้อต่อสู้ความรับผิดเดิมคือระบบความรับผิดบนฐานความผิดประเภทบทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) หมายถึง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหาย แม้มิได้เกิดจากการกระทำของตนเองก็ตาม โดยให้โจทก์มีหน้าที่เพียงแต่พิสูจน์ความเสียหายของตนเท่านั้น ก็จะได้รับค่าเสียหายทันที แต่ไม่ต้องมีหน้าที่พิสูจน์ถึงการกระทำของผู้ขนส่ง

ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 มีข้อที่น่าสังเกตตรงที่ ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดอย่างจำกัดไว้ ทำให้เข้าใจได้ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ เว้นแต่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง กรณีเช่นนี้ก็ยังคงถือว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาออร์ซอ

(5). การส่งมอบบัตรโดยสารนั้น ผู้ขนส่งจะต้องพิมพ์ข้อความในบัตรโดยสารเป็นการจำกัดความรับผิดของตนไว้ในบัตรโดยสาร และต้องมีขนาดไม่เล็กกว่า 10 จุดตัวอักษรสมัยใหม่ หากไม่มีอาจถือได้ว่าไม่มีการส่งมอบบัตรโดยสาร ซึ่งส่งผลทำให้ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดเต็มจำนวน

ในขณะนั้นหากอเมริกาถอนตัวออกจากการเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ จะส่งผลกระทบเป็นอย่างมากกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) หรือ IATA จึงได้ดำเนินการประนีประนอมไม่ให้สหรัฐถอนตัวจากการภาคีอนุสัญญาออร์ซอ โดยได้

กำหนดให้เพิ่มเพดานการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มีจำนวนที่เพิ่มขึ้นกว่าที่ได้ระบุไว้ในอนุสัญญาออร์ซอ และเมื่อมีการแก้ไขตกลงเพิ่มเติมจำนวนให้สูงขึ้น และเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม ค.ศ. 1966 สหรัฐอเมริกาก็ได้แจ้งยกเลิกการถอนตัวจากอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งเป็นการแจ้งยกเลิกก่อนการบอกเลิกจะมีผลบังคับใช้เพียงระยะเวลาแค่สองวันเท่านั้น

3.3.5 พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971

ระบบออร์ซอเป็นสนธิสัญญาที่ใช้บังคับกันระหว่างรัฐ ดังนั้น การที่นำความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 ซึ่งเป็นสัญญาระหว่างเอกชน นำมาแกะนั้นเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสม ภายหลังจากที่สหรัฐอเมริกาได้ยกเลิกประกาศการถอนตัวจากการเป็นภาคีของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 แล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(International Civil Organization หรือ ICAO ก็ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายขึ้นมา เพื่อจะแก้ไขความรับผิดตามระบบออร์ซอในเรื่องขีดจำกัดความรับผิดให้สูงขึ้น เพื่อขอแก้ไขขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจากข้อสันนิษฐานความรับผิด โดยรู้จักกันในนามข้อตกลงนิวซีแลนด์ ซึ่งยื่นโดยคณะผู้แทนของประเทศนิวซีแลนด์ ข้อตกลงดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้มาเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด โดยมีเนื้อหาสรุปที่สำคัญดังนี้ คือ

(1).ทำการปรับปรุงเอกสารการรับขนให้สามารถนำวิธีการทางคอมพิวเตอร์มาใช้ แทนที่การออกเอกสารการรับขนได้ เพื่อเป็นการสนับสนุนธุรกิจรับขนทางอากาศให้มีการใช้ระบบ Electronic Ticketing

(2).พิธีสารกัวเตมาลานี้ได้นำระบบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) มาใช้ในระบบออร์ซออย่างเป็นทางการ โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งโดยไม่ต้องมีการคำนึงถึงว่า มีการกระทำอันจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ถ้าปรากฏว่ามีความตาย หรือมีการบาดเจ็บของผู้โดยสารได้เกิดขึ้นจากเหตุบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางเพื่อการขึ้นหรือลงอากาศยาน นอกเหนือจากที่กล่าว พิธีสารฉบับนี้ได้เปลี่ยนจากการที่ใช้คำว่า “เหตุ” (Event) ส่งผลให้ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งให้กว้างมากขึ้นกว่าเดิม

(3).ได้ตัดข้อ 20 ของอนุสัญญาออร์ซอบางส่วนในเรื่องของข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งออกไป ทำให้ระบบความรับผิดบนฐานความรับผิดประเภทบทสันนิษฐานความผิด(President Fault)ใช้กับกรณีมีความเสียหายเกิดจากการล่าช้าในการรับขนของเท่านั้น ในส่วนที่ผู้เสียหายตายหรือได้รับบาดเจ็บ ความเสียหายในส่วนนี้จะถูกบังคับตามระบอบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability)

(4) กำหนดการขยายเพดานความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีดังต่อไปนี้

1. ไม่เกินคนละ 1,500,000 ฟรังก์ ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

2. ไม่เกินคนละ 62,500 ฟรังก์ ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสาร โดยเหตุเกิดมาจากความล่าช้าในการขนส่งของผู้ขนส่ง

3. ไม่เกินคนละ 15,000 ฟรังก์ ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสัมภาระของผู้โดยสาร โดยเหตุเกิดจากความล่าช้าในการขนส่งของผู้ขนส่ง

แต่ในพิธีสารฉบับนี้ไม่ได้กำหนดเพดานความรับผิดไว้ หากเป็นกรณีของการรับขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง

(5). ได้นำเอาหลักการกำหนดจำนวนความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งอันเป็นจำนวนที่ไม่อาจฝ่าฝืนได้ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดๆ หรือหลักที่เรียกว่า “Unbreakable Limit” และนำมาใส่ไว้ในข้อ 9 ของพิธีสารดังกล่าว โดยมีเนื้อหาและความหมายว่า การจำกัดความรับผิดเช่นนั้นเป็นการจำกัดที่สูงสุดอยู่แล้ว และไม่อาจเพิ่มขึ้นกว่านั้นได้อีก ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดจะได้อีกให้เกิดความรับผิดขึ้นมา ทั้งนี้ เพื่อมิให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเป็นจำนวนเกินกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในพิธีสารฉบับนี้

(6). ได้เพิ่มเติมเขตอำนาจศาลที่ 5 เข้ามาในระบบออร์ซอ เพิ่มเติมเข้ามาเป็นเขตอำนาจศาลอีกแห่งหนึ่ง หากมีกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ซึ่งได้แก่ศาลแห่งภูมิภาคหรือถิ่นที่อยู่ถาวรของผู้โดยสาร โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้ขนส่งจะต้องมีสถานที่ทำการตั้งอยู่ในเขตอำนาจศาลนั้นด้วย

(7). พิธีสารกัวเตมาลาระบุให้รัฐภาคี อาจจะจัดทำระบบเสริมการชดใช้ขึ้นมาเพื่อชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่เสียหายเป็นเงินจำนวนเกินกว่าที่จำกัดไว้ในพิธีสารนี้ โดยผู้ขนส่งอาจกำหนดให้ผู้ขนส่งเรียกเก็บเงินจากผู้โดยสารเพื่อนำเข้ากองทุน แต่ห้ามมิให้ใช้ระบบนี้เป็นเครื่องมือ ทำให้ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดที่เพิ่มมากขึ้น

3.3.6 พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 1975

พิธีสารฉบับที่เน้นปรับปรุงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากในแต่ละครั้งที่ผ่านๆมาการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพิธีสารกัวเตมาลาการแก้ไขเพิ่มเติมเฉพาะในส่วนของอนุสัญญาออร์ซอ เป็นการแก้ไขเฉพาะในส่วนของการจำกัดความรับผิดเพื่อผู้โดยสารและสัมภาระเท่านั้น ซึ่งเน้นเป็นการแก้ไขปรับปรุงเฉพาะในส่วนของกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการรับขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก แต่ก็ไม่ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ในเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนส่งมากมายนัก แต่เมื่อมีการขนส่งสินค้ากันเพิ่มมากขึ้น และเมื่อปี ค.ศ. 1975 ณ เมืองมอนตรียอล

ประเทศแคนาดา องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้เห็นสมควรให้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของจึงเป็นที่มาของการประชุมในเรื่องการรับขนของในพิธีสารมอนทรีออล ซึ่งระบุไว้ในฉบับที่ 4 โดยปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนเรื่องเกี่ยวกับการรับขนสินค้า โดยเพิ่มเติมมีสาระสำคัญดังนี้คือ

(1).แก้ไขเพิ่มเติมโดยให้ผู้ขนส่งใช้ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์และให้ออกใบกำกับสินค้าแทนการใช้ใบตราส่งทางอากาศ สำหรับการรับขนสินค้าก็ได้

(2) .ปรับปรุงรายการที่กำหนดในใบตราส่งทางอากาศ

(3) .สำหรับกรณีความเสียหาย สูญหาย อันเกิดขึ้นจากการรับขนสินค้า กำหนดให้ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) แต่สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนสินค้านั้น ให้ยังคงใช้หลักการสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault)

นอกจากมีการแก้ไขเรื่องการรับขนสินค้าแล้ว พิธีสารฉบับนี้ยังได้พิจารณาในส่วนของการใช้ สิทธิพิเศษการถอนเงินแทนมาตรฐานทองคำ ในการแปลงจำนวนการจำกัดความรับผิดเป็นสกุลเงินต่างๆอีกด้วย ซึ่งเรื่องสิทธิพิเศษการถอนเงินปรากฏอยู่ในพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1,2,3 โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญดังนี้ คือ

เพื่อเป็นการขจัดปัญหาเรื่องการกำหนดเพดานความรับผิดของผู้ขนส่งที่คิดมูลค่าตามราคาทองคำในประเทศต่างๆ ซึ่งไม่ได้มีมาตรฐานกำหนดไว้อย่างเดียวกัน เนื่องจากการพิจารณาดีของศาลในบางประเทศใช้ราคากลางของทางราชการในการคำนวณจำนวนมูลค่า แต่ในขณะที่ศาลของบางประเทศพิจารณาดีจะใช้ราคาท้องตลาด จึงได้กำหนดหน่วยเงินตราที่ใช้ใหม่ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันคือหน่วยสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing Rights) หรือ SRD⁵¹ โดยเพิ่มเติมขึ้นมา 3 ฉบับมีเนื้อหาดังนี้

1.พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1992

- (1) กรณีผู้โดยสาร = 8,300 SRD ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (2) กรณีสัมภาระลงทะเลเปื้อนและของ = 17 SRD ต่อ 1 กิโลกรัม
- (3) กรณีสัมภาระที่ผู้โดยสารดูแลเอง = 332 SRD ต่อผู้โดยสาร 1 คน

2.พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 2 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1992 ที่แก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

- (1) กรณีผู้โดยสาร = 16,600 SRD ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (2) กรณีสัมภาระลงทะเลเปื้อนและของ = 17 SRD ต่อ 1 กิโลกรัม

⁵¹ Rene H. Mankiewicz ,The Liability Regime of The International Air Carrier , (Great Britain:Kluwer Law and Taxation Publishers) ,1981,

(3) กรณีสัมภาระที่ผู้โดยสารดูแลเอง = 332 SRD ต่อผู้โดยสาร 1 คน

3 พิธีสารมอนตรียอล ฉบับที่ 3 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1992 ที่แก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 และพิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971

(1) กรณีผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ = 100,000 SRD ต่อผู้โดยสาร 1 คน

(2) กรณีความชักช้าในการรับขนผู้โดยสาร = 4,150 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน

(3) กรณีสัมภาระ = 1,000 SRD ต่อ 1 ผู้โดยสาร 1 คน

(4) กรณีของ = 17 SRD ต่อ 1 กิโลกรัม

3.2.1.1 ความรับผิดและข้อยกเว้นต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีการล่าช้า

1) กรณีการรับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหาย หากคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ผู้ขนส่งหลุดพ้นความรับผิดกรณีคนโดยสารตาย หรือได้รับบาดเจ็บ หากพิสูจน์ได้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายมีส่วนร่วมในการประมาทเลินเล่อ หรือผู้รับขนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือเป็นการพ้นวิสัยในการใช้มาตรการนั้น⁵²

นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดกรณีที่ขนส่งคนโดยสารล่าช้า หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และตัวแทนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือเป็นการพ้นวิสัยในการใช้มาตรการนั้น

2) กรณีการรับขนสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายของสัมภาระ

ข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือเป็นการพ้นวิสัยในการใช้มาตรการนั้น หรือความเสียหายมาจากการขับอากาศยานโดยประมาทเลินเล่อ หรือบุคคลผู้ได้รับความเสียหายมีส่วนร่วมในความประมาทเลินเล่อ

นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดกรณีที่ขนส่งสัมภาระล่าช้า หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และตัวแทนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือเป็นการพ้นวิสัยในการใช้มาตรการนั้น

3) กรณีการรับขนของ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด หากของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่า เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลาย ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

⁵² ข้อ 20 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1992

นอกจากนี้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศด้วย⁵³

ข้อยกเว้นที่ทำให้ให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิด กรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งและตัวแทนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยในการใช้มาตรการนั้น หรือ ความเสียหายมาจากการขับอากาศยานโดยประมาทเลินเล่อ หรือบุคคลผู้ได้รับความเสียหายมีส่วนร่วมในความประมาทเลินเล่อ⁵⁴

3.2.1.2 เกณฑ์การจำกัดความรับผิดและการเสียสิทธิของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

1)กรณีการรับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดไม่เกิน 125,000 ฟรังก์ต่อคนโดยสาร

2)กรณีการรับขนสัมภาระ

ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตนไว้ โดยจำกัดความรับผิดไม่เกิน 250 ฟรังก์ต่อกิโลกรัม สำหรับสัมภาระลงทะเบียนและ 5,000 ฟรังก์ ต่อคนโดยสาร สำหรับสัมภาระติดตัว

ผู้ขนส่งเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด เนื่องจากจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดไม่ได้กำหนดไว้

3) กรณีการรับขนของ

ในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย บุกสลาย หรือการรับขนชักช้า ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดไม่เกิน 250 ฟรังก์ต่อกิโลกรัม⁵⁵

3.3 สาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศลงนาม ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ.1999 หรือที่รู้จักกันในนามอนุสัญญามอนทรีออล และเกิดขึ้นโดยเหตุที่ว่ากฎเกณฑ์ภายใต้ระบบวอร์ซอยุ่งยากซับซ้อนและบางประเทศก็เห็นว่าการจำกัดความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอนั้นมีจำนวนที่ต่ำเกินไป จนทำให้มีการแก้ปัญหาด้วยการกระทำฝ่ายเดียวของประเทศต่าง ๆ ซึ่งทำให้ระบบวอร์ซอในที่สุดแล้วก็ไม่มีความ

⁵³ ข้อ 19 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1992

⁵⁴ ข้อ 20 วรรค 2 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1992

⁵⁵ ข้อ 22 วรรค 1 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1992

เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรังมานานก็เป็นประเด็นที่เกิดขึ้นซึ่งเกี่ยวกับผู้โดยสาร เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้น เนื่องจากการกำหนดเพดานการจำกัดความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารมีความขัดแย้งกันระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งต้องการคุ้มครองประโยชน์ให้กับประชาชนภายในประเทศ กับประเทศที่กำลังพัฒนาที่ต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ด้วยเหตุดังกล่าวที่เกิดขึ้น ทำให้ต้องมีการจัดทำพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ขึ้นเป็นจำนวนหลายฉบับ จนทำให้เกิดความซับซ้อนในโครงสร้างความรับผิดชอบของระบบวอร์ซอ และถือเป็นการไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของระบบวอร์ซอ ซึ่งเป็นการขัดกับวัตถุประสงค์สูงสุดของระบบนี้ เพราะระบบวอร์ซอมีจุดประสงค์หลักคือการทำให้อนุสัญญาในเรื่องการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในระบบวอร์ซอนี้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

การแก้ไขความซับซ้อนของโครงสร้างความรับผิดชอบภายใต้ระบบอนุสัญญาวอร์ซอมีความพยายามในการแก้ไขมาโดยตลอด แต่ก็ไม่ได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของความพยายามเลยส่งผลให้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 แทบจะไม่ได้รับการยอมรับโดยศาลและจากสายการบินของประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารนั้นเลย ในส่วนซึ่งเกี่ยวกับเพดานการจำกัดความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation organization) จึงได้รวบรวมหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาวอร์ซอที่ปรากฏในอนุสัญญาและพิธีสารฉบับต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้แล้ว หรือยังไม่มีผลบังคับใช้ นำมาประมวลและทำการแก้ไขปรับปรุงเพื่อจัดทำอนุสัญญาเป็นฉบับใหม่โดยมีจุดประสงค์เพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) หรืออนุสัญญามอนทรีออล โดยประสงค์เพื่อใช้บังคับแทนอนุสัญญาและพิธีสารเดิมที่มีอยู่ในระบบวอร์ซอ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งได้รวบรวมกฎเกณฑ์และปรับปรุงหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ในระบบวอร์ซอ เพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทางอากาศ และให้ถือว่าอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศด้วย ซึ่งมีเนื้อหาที่สำคัญดังนี้

ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา

อนุสัญญานี้ได้นำหลักในอนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้อนุสัญญานี้กับผู้ขนส่งอื่นๆ และเป็นอนุสัญญาที่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศทุกประเภทและยังยึดถือหลักเกณฑ์เดิมทั้งหมดที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ และให้รวมถึงนิยามคำว่าการบินทางอากาศระหว่างประเทศด้วย

เอกสารการรับขน

อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดให้เอกสารบัตรโดยสารจะต้องแสดงรายการเพียงแค่จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางเท่านั้น โดยได้กำหนดปรับปรุงรายการต่างๆเพื่อให้มีเฉพาะรายการที่สำคัญเท่านั้น ซึ่งกำหนดไว้ในเอกสารการรับขนคือบัตรโดยสาร และใบตราส่งทางอากาศ เพื่อให้สามารถออกเอกสารดังกล่าวได้ง่ายขึ้น แต่หากจุดต้นทางและปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกัน หากมีจุดหยุดพักระหว่างทางที่ได้ตกลงกันไว้จุดหนึ่งหรือหลายจุด ในบัตรโดยสารต้องระบุจุดพักระหว่างทางไว้อย่างน้อยหนึ่งจุดไว้ด้วย

ในการส่งมอบเอกสารการรับขนของผู้ขนส่งซึ่งได้ระบุไว้ในข้อ 3(2) ของอนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดไว้ว่า สามารถที่จะกระทำโดยวิธีการอื่นแทนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายในการออกเอกสารการรับขนซึ่งวิธีการอื่นนี้จะต้องมีการบันทึกรายการตามที่กำหนดให้ต้องมีรายการในเอกสารการรับขนนั้นด้วย เพื่อเป็นหลักเกณฑ์รองรับระบบการใช้ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์

3.3.1. หลักการรับผิดชอบและชดเชยเงินต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน

3.3.1.1. กรณีการรับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่า อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน⁵⁶ ซึ่งจะมีเนื้อหาสาระที่สำคัญตรงกับมาตรา 37 ของพระราชบัญญัติการรับทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ของไทย

นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสารด้วย⁵⁷

3.3.1.2 กรณีการรับขนสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่า เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนนั้นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย⁵⁸

⁵⁶ ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁵⁷ ข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁵⁸ ข้อ 17 (2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

แต่ผู้ขนส่งอาจยกเว้นความรับผิดและไม่ต้องรับผิดถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งสัมภาระนั้น⁵⁹

3.3.1.3. กรณีรับขนของ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในเหตุการณ์จากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่า เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ⁶⁰ และให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย⁶¹

แต่ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย นั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

- (1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง
- (2) ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อแห่งของนั้น ซึ่งได้กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ⁶²
- (4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน

และผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายของของที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศด้วย⁶³

กรณีของเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าในการรับขน ผู้ขนส่งจะต้องหลุดพ้นความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งและลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนจะดำเนินการมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น⁶⁴

การหลุดพ้นจากความรับผิดอีกประการหนึ่งก็คือ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย หรือล่าช้า ที่เกิดขึ้นกับของที่รับขนนั้น ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิด หรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาท

⁵⁹ ข้อ 17 (2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁰ ข้อ 18 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶¹ ข้อ 18 (3) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶² ข้อ 18 (2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶³ ข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁴ ข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 .

เลนเล่อ หรือการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมด หรือบางส่วน เพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลนเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ⁶⁵

3.3.2 เกณฑ์การจำกัดความรับผิดและการเสียชีวิตของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

3.3.2.1 กรณีการรับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในค่าเสียหายกรณีที่มีการตาย หรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร โดยจำกัดความรับผิดค่าเสียหายไว้ที่ไม่เกิน 100,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน⁶⁶ และได้กำหนดข้อจำกัดการเสียชีวิตของผู้ขนส่งในส่วนที่ไม่เกิน 100,000 หน่วยพิเศษถอนเงินนี้ไว้ด้วยโดยกำหนดว่า ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้⁶⁷

ในส่วนของการค่าเสียหายในการกรณีการตายหรือการบาดเจ็บในส่วนที่ไม่เกิน 100,000 หน่วยพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งก็จะยกมาเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของตนได้ ถ้าผู้ขนส่งสามารถที่จะพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลนเล่อ หรือการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง⁶⁸ หรือโดยความเสียหายนั้นแท้จริงแล้วเกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลนเล่อหรือการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของบุคคลที่สาม⁶⁹

เมื่อมีความเสียหายเกิดจากกรณีล่าช้าตามที่ระบุไว้ในข้อ 19 แห่งอนุสัญญานี้ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดต่อคนโดยสารแต่ละคนให้จำกัดเพียง 4150⁷⁰ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

3.3.2.2 กรณีการรับขนสัมภาระ

ผู้ขนส่งจะจำกัดความรับผิดในการกรณีการสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า โดยให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดเพียง 1000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน

⁶⁵ ข้อ 20 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁶ ข้อ 21 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁷ ข้อ 21 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁸ ข้อ 21 (2) a แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁶⁹ ข้อ 21 (2) b แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁷⁰ ปัจจุบันคือ จำนวน 4 694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ผู้ขนส่งอาจเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด เนื่องจากไม่อาจปฏิเสธความรับผิดได้ในกรณีนี้

3.3.2.3 กรณีรับขนของ

เกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SRD) ต่อกิโลกรัม⁷¹ การเสียสิทธิของผู้ขนส่งในพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดต่อกรณีถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีการล่าช้าในการรับขนของไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงสามารถที่จะจำกัดความรับผิดของตนในกรณีการรับขนของได้ทุกกรณี แม้ความเสียหายนั้นจะเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ด้วย

3.3 หลักความรับผิดตามอนุสัญญามอนทรีออล

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญามอนทรีออลนี้ ได้แบ่งความรับผิดของผู้ขนส่งออกเป็น 2 ชั้น ซึ่งเรียกว่า “หลักความรับผิด 2 ชั้น (a two - tier system of liability) ดังนี้

ชั้นที่ 1 นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) มาใช้กับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของคนโดยสารที่มีการเรียกร้องค่าชดเชยจำนวนไม่เกิน 100,000 SRD หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่มีข้อต่อสู้ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือไม่ชอบด้วยกฎหมายของผู้เสียหาย หรือของบุคคลอื่นที่ได้รับสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหาย ดังจะเห็นได้จากการที่อนุสัญญากำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย⁷²

ชั้นที่ 2 นำหลักการสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault) มาใช้กับการเรียกร้องความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของคนโดยสารในส่วนจำนวนที่เกิน 100,000 SRD หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน กล่าวคือ หากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า มิได้เกิดจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือโดยมิชอบด้วยกฎหมายของตน หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของ

⁷¹ ข้อ 22 (3) b แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁷² ข้อ 20. แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ตน หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยประมาท หรือโดยมิชอบด้วยกฎหมายของบุคคลที่สาม⁷³ เป็นกรณีที่กฎหมายสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งมีความผิดและจะต้องรับผิดชอบแต่ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดในส่วนนี้ได้หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ตามข้อยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญา

อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในกรณีต่าง ๆ และได้นำหลักความรับผิดมาใช้กับผู้ขนส่งหลายระบบ แบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 กรณี ได้แก่ ความรับผิดชอบในกรณีการขนส่งชักช้า ความรับผิดต่อเครื่องบินทางของคนโดยสาร และความรับผิดในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

1. ความรับผิดในกรณีการขนส่งชักช้า

อนุสัญญามอนทรีออลกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการรับขนซึ่งเกิดขึ้นจากการขนส่งชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือเครื่องบินทาง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ให้เข้าข้อยกเว้นความรับผิดได้ตามที่อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดไว้ ตามหลักการสันนิษฐานความรับผิด (presumption liability) และผู้ขนส่งสามารถจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้ หากตนสามารถพิสูจน์ได้ตามข้อกำหนดที่ระบุไว้

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากการขนส่งเครื่องบินทางชักช้าคนโดยสารจะต้องดำเนินการทักท้วงแจ้งเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งภายในระยะเวลา 21 วันนับแต่วันที่มิสิทธิจัดการเครื่องบินทางนั้น มิฉะนั้นจะไม่สามารถดำเนินคดีกับผู้ขนส่งได้⁷⁴

2. ความรับผิดในกรณีเครื่องบินทางของคนโดยสารมีความเสียหายเกิดขึ้น

เครื่องบินทางของคนโดยสารในอนุสัญญามอนทรีออล แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน หรือสัมภาระที่คนโดยสารนำติดตัวขึ้นไปด้วย ความรับผิดในกรณีที่เครื่องบินทางลงทะเบียนถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นความรับผิดแบบเด็ดขาดโดยอนุสัญญา (strict liability) โดยอนุสัญญามอนทรีออลได้นำหลักเกณฑ์ของพิธีการกัวเตมาลาของอนุสัญญาออร์ซอมาใช้บังคับดังนี้ การที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในกรณีนี้มีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลายนั้นจะต้องเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างเวลาใดๆ ที่ของอยู่ภายใต้การดูแลของผู้ขนส่ง และนอกจากนี้ หากผู้ขนส่งได้ยอมรับว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้น 21 วันนับแต่วันที่ควรมาถึง คนโดยสารก็ใช้สิทธิบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งได้ตามสิทธิอันเกิดจากสัญญารับขนนั้น ทั้งนี้

⁷³ ข้อ 21 (2). แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁷⁴ ข้อ 31 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

โดยไม่ต้องคำนึงเลยว่าผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบหรือไม่ และผู้ขนส่งเองก็ไม่อาจยกข้อต่อสู้ได้ว่าตนเองได้ดำเนินการต่าง ๆ ตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายดังกล่าวได้⁷⁵

3. ความรับผิดชอบในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

อนุสัญญามอนทรีออล ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย หากเข้าเงื่อนไขว่า อุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใด ๆ เพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยาน “ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่นำมาจากพิธีสารกัวเตมาลาในระบบวอร์ซอ ที่เป็นความรับผิดแบบเคร่งครัด”⁷⁶

3.3.4 หลักการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของอนุสัญญามอนทรีออล

ในอนุสัญญามอนทรีออลได้ระบุข้อยกเว้นความรับผิดไว้ทั้งสิ้น 4 ประการ แต่ข้อยกเว้นความรับผิดชอบแต่ละข้อจะสามารถใช้อย่างใดเฉพาะบางกรณีเท่านั้น คือ

3.3.4.1 การมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายของผู้เรียกร้องค่าเสียหายหรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายได้สิทธิมาด้วยความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ซึ่งข้อยกเว้นความรับผิดในข้อนี้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดโดยทั่วไปที่สามารถนำมาใช้กับความรับผิดในทุกกรณี และจะส่งผลให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นความรับผิดเฉพาะในส่วนที่ผู้เสียหายมีส่วนประมาทเลินเล่อหรือกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นเท่านั้น ตามข้อ 20 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

3.3.4.2 .ผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้มาตรการทั้งปวงที่อาจต้องกระทำตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่จะใช้มาตรการนั้น ข้อยกเว้นความรับผิดตามข้อนี้จะนำมาใช้ได้เฉพาะกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดจากการขนส่งชักช้าเท่านั้น

อนุสัญญามอนทรีออลได้นำหลักการนี้มาจากอนุสัญญาวอร์ซอแต่ได้มีการใช้คำว่า มาตรการทั้งปวงที่อาจต้องกระทำตามสมควร (all measures that could reasonably be required) แทนคำว่า “มาตรการทั้งปวงที่จำเป็น”(taken all necessary measures) ซึ่งเป็นการผ่อนปรนความรับผิดของผู้ขนส่งให้เบาลง เนื่องจากการใช้มาตรการทั้งปวงที่อาจต้องกระทำตามสมควรนี้เป็นการพิจารณาถึงการกระทำในลักษณะใดก็ตามที่ผู้ขนส่งเห็นว่าเหมาะสมและสมควร รวมถึงการกระทำในทางเทคนิคด้วย ในขณะที่มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นนั้นเป็นการพิจารณาถึงมาตรการที่คำนวณแล้วว่าสามารถป้องกันความเสียหายได้

⁷⁵ ข้อ 18 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁷⁶ ข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

1) ความเสียหายเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือเสื่อมสภาพในตัว ของเครื่องเดินทางที่ลงทะเบียน เป็นข้อยกเว้นเฉพาะในกรณีที่เครื่องเดินทางลงทะเบียนถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหาย

2) ข้อยกเว้นเฉพาะกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและมี ค่าเสียหายเกินกว่า 100,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดให้ผู้ขนส่ง สามารถหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในความเสียหายส่วนที่เกิน 100,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินได้ หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการ กระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่ง หรือความเสียหายนั้นมีสาเหตุเพียงอย่างเดียวจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำ หรือละเว้น การกระทำโดยมิชอบของบุคคลที่สาม

3.3.5 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามบทบัญญัติของอนุสัญญามอนทรีออล

ออล

แม้อนุสัญญามอนทรีออลจะได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีต่าง ๆ แล้วแต่เมื่อ เกิดความเสียหายซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแล้ว อนุสัญญามอนทรีออลยังได้กำหนดของเขตของการ ชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินขั้นสูงที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีต่างๆ เอาไว้อีกด้วยต่อไปนี้

ในกรณีที่ความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งล่าช้าอาจแยกออกเป็น 2 กรณีคือใน กรณีรับขนคนโดยสารล่าช้าให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจำกัดไว้เพียง 4,694 หน่วยสิทธิพิเศษถอน เงินต่อคนโดยสารแต่ละคน และในกรณีการขนส่งเครื่องเดินทางล่าช้าให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง จำกัดเพียง 1,131 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ในกรณีที่มอบเครื่อง เดินทางลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่ง มอบเครื่องเดินทางลงทะเบียนนั้น ณ ถิ่นปลายทาง และได้รับชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่ บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

ในกรณีที่เครื่องเดินทางของคนโดยสารถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย ไม่ว่าจะเป็น เป็น เครื่องเดินทางลงทะเบียนหรือเครื่องเดินทางไม่ลงทะเบียน อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดให้ผู้ขนส่ง รับผิดชอบคนโดยสารแต่ละคนไม่เกิน 1,131 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่มอบเครื่อง เดินทางลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่งคนโดยสารได้แถลงไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ เครื่องเดินทางลงทะเบียนนั้น ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ใน กรณีเช่นนี้ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอก กล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อนุสัญญามอนตรียอลได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บไว้ที่ 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน แต่จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้มีส่วนให้เกิดความเสียหายนั้นด้วยความประมาทหรือกระทำการหรือละเว้นกระทำการโดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญามอนตรียอลได้หากคนโดยสารสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน ซึ่งกระทำโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อและโดยรู้ยู่่าอาจทำให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ ตามข้อ.22 วรรคห้า ของอนุสัญญามอนตรียอล

3.3.6 การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบโดยข้อสัญญา

แม้ว่าอนุสัญญามอนตรียอลจะได้กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในกรณีต่าง ๆ ไว้แล้ว แต่อนุสัญญาดังกล่าวก็ยังเปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งและคนโดยสารสามารถทำความตกลงเพื่อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในจำนวนที่สูงกว่าที่ระบุในอนุสัญญานี้ กล่าวคือผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจทำสัญญาตกลงให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายในจำนวนที่อนุสัญญามอนตรียอลกำหนดให้ไม่ต้องรับผิดได้ เช่นในกรณีรับขนคนโดยสารล่าช้าซึ่งอนุสัญญามอนตรียอลได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 4,694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน แต่ผู้ขนส่งและคนโดยสารได้ตกลงกันให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากกรณีดังกล่าวซึ่งมีจำนวนเกินกว่า 4,694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินแต่ไม่เกิน 6,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อผู้เสียหายแต่ละคน หรือตกลงไม่ให้มีการจำกัดความรับผิดเลยก็ได้

นอกจากนี้อนุสัญญามอนตรียอลยังได้กำหนดเกี่ยวกับเอกสารในการรับขนส่งทางอากาศ รายการและข้อความในเอกสารดังกล่าว พร้อมทั้งการบอกกล่าวให้ผู้โดยสารทราบถึงกรณีที่ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดตามที่ระบุในอนุสัญญาไว้อีกด้วย โดยในที่นี้จะมีการแยกพิจารณาออกเป็นการรับขนคนโดยสารและการรับขนเครื่องเดินทาง ดังนี้

1) การรับขนคนโดยสาร อนุสัญญามอนตรียอลได้กำหนดให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนคนโดยสาร ซึ่งต้องมีรายการและข้อความระบุถึง (1) สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทาง และ (2) สถานที่หยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีสถานที่หยุดพักที่ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง

สำหรับการส่งมอบเอกสารการรับขนคนโดยสารนั้น อนุสัญญามอนตรียอลได้เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งนำวิธีอื่นมาใช้แทนการส่งมอบเอกสารดังกล่าวได้ด้วย ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ที่การ

นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการเก็บรักษาข้อมูลเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตามเมื่อผู้ขนส่งเลือกที่จะนำวิธีอื่นมาใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสารด้วย

นอกจากหน้าที่ในการออกเอกสารการรับขนคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งต้องทำคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแจ้งต่อคนโดยสารมีใจความว่าในกรณีที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับได้ ผู้ขนส่งอาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความปลอดภัยหรือบาดเจ็บ และการถูกทำลาย หรือสูญหาย หรือบุบสลายแก่ของ และการชักช้าได้ แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญามอนออนทรีเพียแต่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้อง “ให้” (give) คำบอกกล่าวดังกล่าวแก่คนโดยสารเท่านั้น มิได้ใช้คำว่า “ส่งมอบ” (deliver) เช่นเดียวกันกับกรณีเอกสารการรับขนคนโดยสารแต่อย่างใด ซึ่งส่งผลให้ผู้ขนส่งอาจให้คำบอกกล่าวดังกล่าวแก่คนโดยสาร ณ เวลาใด ๆ ก็ได้ เช่นการให้คำบอกกล่าวโดยการพิมพ์ข้อความไว้ในบัตรที่ใช้ในการขึ้นเครื่องบินโดยสารในขณะที่การกระทำดังกล่าวไม่สามารถกระทำได้อ่อนสัญญาออร์ซอ

2). การรับขนเครื่องบินทางของคนโดยสาร อนุสัญญามอนทรีออลก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับเครื่องบินลงทะเลเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร

แต่อย่างไรก็ตามการที่ผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องการส่งมอบเอกสารในการรับขนนี้ก็ไม่ส่งผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขนและสัญญานั้น ยังคงอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญามอนทรีออลกล่าวคือผู้ขนส่งก็ยังคงจำกัดความรับผิดของตนเองได้อุยนั่นเอง

3.4 กฎบัตร EU 261/2004 กฎหมายแห่งกลุ่มสหภาพยุโรปที่ 261/2004 ว่าด้วยเรื่อง บังคับทั่วไปเรื่องการชดเชยความเสียหาย การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณี ปฏิเสธการขนส่ง ยกเลิกเที่ยวบินหรือกรณีเที่ยวบินล่าช้า (Regulation (EC) No. 261/2004 of European Parliament and of the Council)

สหภาพยุโรป (European Union: EU) REGULATION (EC) No. 261/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EC) No. 295/91

3.4.1 ที่มาของกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารเครื่องบินของสหภาพยุโรป

ธุรกิจสายการบินเป็นรูปแบบการบริการการขนส่งในรูปแบบหนึ่งที่มีความสำคัญมาก จึงถือว่าคนโดยสารหรือผู้ใช้บริการของสายการบินต่างๆถือว่าเป็นผู้บริโภคในด้านการบริการ ดังนั้น การที่มีกฎหมายคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคดีังกล่าวจึงถือว่ามีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะหากเปรียบเทียบการขนส่งหรือการบริการที่เกี่ยวกับการขนส่งแล้วการให้บริการในด้านขนส่งโดยสายการบินนั้นมีความค่าใช้จ่ายสูงที่สุด ดังนั้น คนโดยสารจึงย่อมมีสิทธิที่จะได้รับการบริการที่มีมาตรฐานในด้านความปลอดภัยสูง และมีสิทธิในการใช้บริการในการขนส่งทางอากาศโดยมีความเท่าเทียมกัน ด้วยเหตุนี้สายการบินผู้ให้บริการจะต้องไม่เอาเปรียบผู้บริโภคที่ใช้บริการในสายการบิน ด้วยเหตุผลที่ว่าบริการโดยสายการบินนั้นประกอบด้วยต้นทุนที่สูง และมีค่าใช้จ่ายที่แพงมาก ซึ่งในทางปฏิบัติเมื่อต้นทุนการให้บริการสูงขึ้นไม่ว่าจะด้วยปัจจัยใดก็ตาม ผู้ที่รับภาระหนักที่สุดก็คือผู้ใช้บริการหรือผู้บริโภคนั่นเอง เพราะเป็นฝ่ายที่ไม่มีทางเลือกอื่นที่สามารถจะเลือกได้ การขนส่งทางอากาศด้วยเครื่องบินแม้จะเป็นการขนส่งซึ่งเป็นวิธีที่รวดเร็วที่สุดในการเลือกบริโภคเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอย่างอื่นเมื่อจะมีข้อดีมากแต่ก็จะมีข้อเสียหรือปัญหามากขึ้นด้วยเช่นกัน เนื่องจากในปัจจุบันนี้ทั่วโลกหรือแม้แต่ประเทศไทยเองก็ได้มีการแข่งขันกันในด้านธุรกิจนี้กันอย่างหนัก เพราะเป็นธุรกิจที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามก็ยังคงเกิดปัญหาที่คนโดยสารสามารถพบเห็นหรือเจอได้บ่อยครั้งจนกลายเป็นการยอมรับกันไปโดยปริยายว่าหากเกิดกรณีดังต่อไปนี้เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นสายการบินใดก็ตาม คือการยกเลิกเที่ยวบิน การปฏิเสธการขนส่ง หรือกรณีล่าช้าซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนทำให้คนโดยสารมองว่าเป็นเรื่องปกติ และฝ่ายผู้โดยสารก็ไม่สามารถที่จะใช้สิทธิของตนเรียกร้องอะไรได้ นอกจากการยอมรับกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อไป จนได้กลายเป็นวิธีปฏิบัติหรือธรรมเนียมที่ทุกคนยอมรับ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลบางประเภทซึ่งได้ความสำคัญของเวลาเป็นสาระสำคัญของการเดินทาง หรือยอมจ่ายเงินในจำนวนที่แพงเพื่อจะซื้อเวลา

ดังนั้น เมื่อมีปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นบ่อยครั้งจึงได้มีการออกกฎหมายที่เรียกว่า Regulation (EEC) No. 265/91 ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ให้กำหนดจำนวนเงินชดเชยที่สายการบินต้องจ่ายให้แก่ผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธการขนส่งตามแต่ละประเภทที่เกิดขึ้น แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ก็มีผลใช้บังคับใช้เฉพาะสายการบินแบบประจำ และบังคับใช้กับเฉพาะกรณีที่ผู้ให้บริการปฏิเสธการขนส่ง ต่อมาเมื่อกฎหมายดังกล่าวมีการบังคับใช้ไปแล้ว ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องร้องเรียนดังกล่าวได้มากเท่าที่ควรจะเป็นในเกี่ยวกับเรื่องการปฏิเสธการขนส่งหรือยกเลิกเที่ยวบิน รวมถึงกรณีการขนส่งที่ล่าช้าเกินสมควรของสายการบินหรือผู้ให้บริการ ซึ่งปัญหาการล่าช้าที่เกิดขึ้นของผู้ให้บริการสายการบินหรือผู้ขนส่งก็คือการไม่ได้แจ้งข้อมูลให้ผู้โดยสารทราบหากเกิดกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นซึ่งอยู่ในวิสัยของผู้ให้บริการที่จะแจ้งเหตุดังกล่าวให้ผู้โดยสารทราบได้ หรือการดำเนินการแจ้งเหตุดังกล่าวให้กับผู้โดยสารหรือผู้บริโภคเพื่อทราบเหตุแห่งการล่าช้านั้น ปัญหาดังกล่าวจึงถือเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้น

ทำให้กลุ่มสหภาพยุโรปร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้เนื่องจากเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้หาแนวทางหรือมาตรการที่แก้ไขปัญหาและเหตุผลของการร้องเรียนของผู้โดยสารกรณีเกิด ปัญหาความล่าช้าของสายการบิน การยกเลิกเที่ยวบินโดยได้ออกมาเป็นกฎหมายที่เรียกกันว่า Regulation (EC) No. 261/2004) หรือเรียกชื่อเต็มว่า REGULATION (EC) No. 261/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EC) No. 295/91 และส่งผลให้ Regulation (EC) No. 265/91) ได้ยกเลิกไปรวมถึงฉบับก่อนหน้านี้ด้วย โดยเนื้อหาในข้อบังคับฉบับใหม่นี้มีผลบังคับใช้กับการกำหนดการจ่ายค่าชดเชยทุกประเภท หากเข้า กรณีการยกเลิกเที่ยวบิน การปฏิเสธการขนส่ง รวมถึงกรณีการล่าช้าในการขนส่งของสายการบินที่เกิน กว่ากำหนดเวลาที่ได้กำหนดหรือระบุไว้ โดยมีข้อกำหนดสิทธิต่างๆ ที่เป็นการคุ้มครองสิทธิของ ผู้โดยสารทางอากาศเพื่อให้ได้รับการอำนวยความสะดวกและยุติธรรมที่กำหนดให้ Regulation (EC) No. 261/2004) โดยจะต้องมีสาเหตุดังนี้คือ

- (1). การปฏิเสธผู้โดยสาร
- (2). การยกเลิกเที่ยวบิน
- (3). การล่าช้าของเที่ยวบินเป็นเวลานานเกินกว่ากำหนดเวลา

โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ก็มีขอบเขตการใช้บังคับหรือผู้โดยสารที่ต้องได้รับความคุ้มครอง ตามกฎหมายนี้ต้องเข้าลักษณะเงื่อนไขที่กำหนดไว้ดังนี้ คือ

1. ต้องเป็นผู้โดยสารที่ออกเดินทางจากท่าอากาศยานซึ่งตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิก ตามสนธิสัญญานี้ที่ใช้บังคับ
2. ผู้โดยสารที่ออกเดินทางจากท่าอากาศยานซึ่งตั้งอยู่ในประเทศที่สาม ไปยังท่าอากาศยานที่ ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกตามกฎหมายฉบับนี้ เว้นแต่ได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์อื่นใด และได้รับความช่วยเหลือจากประเทศที่สาม

โดยมีเงื่อนไขว่าผู้โดยสารได้ยืนยันการสำรองที่นั่งบนเครื่องบิน ยกเว้นในกรณีที่มีการยกเลิก ซึ่งตนได้แสดงตนเพื่อเช็คอินภายในเวลาที่กำหนด หรือถ้าไม่มีเวลาที่กำหนดก็ไม่น้อยกว่า 45 นาที นับ แต่กำหนดเวลาออกเดินทาง แต่กฎหมายฉบับนี้ก็มีเงื่อนไขข้อยกเว้นอยู่ว่า ไม่ใช่บังคับกับผู้โดยสารที่ เดินทางฟรี หรือได้รับส่วนลดค่าโดยสารโดยตรงหรือทางอ้อมต่อสาธารณชนแต่ผู้โดยสารที่ผู้ออก บัตรโดยสารโดยการแลกบัตรโดยสารจากโปรแกรมการสะสมไมล์อื่น หรือรายการส่งเสริมการขาย อื่นๆ ซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศเป็นผู้ดำเนินการ

โดยเงื่อนไขแรกที่ผู้โดยสารสามารถนำมาใช้บังคับกับกฎหมาย (Regulation (EC) No. 261/2004) คือ

3.5.1.2 การปฏิเสธผู้โดยสาร (Denied boarding)

โดยจะต้องมีเงื่อนไขในการปฏิเสธผู้โดยสารได้แก่

ข้อ 4. การปฏิเสธผู้โดยสาร

1. เมื่อผู้ขนส่งทางอากาศมีเหตุผลอันสมควรในการปฏิเสธผู้โดยสาร โดยเริ่มจากการประกาศหาผู้สมัครใจที่ยอมสละสิทธิในการสำรองที่นั่งนั้น เพื่อแลกกับผลประโยชน์อื่นๆ ภายใต้เงื่อนไขที่ตกลงกันระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งทางอากาศผู้สมัครใจต้องได้รับการช่วยเหลือเยียวยาตามข้อ 8. และได้รับความช่วยเหลือเพิ่มเติมกับได้ผลประโยชน์อื่นๆ⁷⁷

(1).สิทธิในการได้รับเงินคืน หรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

(1) ในการรับเงินคืนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่ถูกเรียกเก็บไปเต็มจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือส่วนหนึ่งของการเดินทางที่ยังไม่ได้ใช้ รวมถึงการเดินทางที่ได้เดินทางไปแล้วแต่ไม่สมประโยชน์ภายใน 7 วัน หรือเลือกที่จะบินกลับมาที่จุดเริ่มต้นของการออกเดินทางตามความเหมาะสม (Article 8.1 .a)

(2) จัดให้เดินทางโดยการขนส่งด้วยวิธีอื่นด้วยวิธีการที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร หรือ (Article 8(1) (b)

(3) การเดินทางโดยการขนส่งอย่างอื่นที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารซึ่งล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในบัตรโดยสาร ในกรณีที่ที่นั่งว่าง (Article 8(1) (C)

2. ถ้าผู้สมัครใจไม่เพียงพอ ให้ผู้ขนส่งทางอากาศใช้ดุลพินิจในการเลือกผู้โดยสารที่จะถูกปฏิเสธการขนส่ง⁷⁸ 3. หากมีการปฏิเสธการขนส่งแก่ผู้โดยสารรายใด ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องจ่ายค่าชดเชยตามที่ตามข้อ 7. และได้รับการช่วยเหลือตามข้อ 8. และข้อ 9 ดังนี้

มีสิทธิได้รับค่าเสียหายหรือค่าชดเชยจากผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 7. กำหนดไว้คือ

1.เงินจำนวน 250 ยูโร สำหรับเที่ยวบินระยะทาง 1,500 กิโลเมตรหรือน้อยกว่า (Article 7 (1) (a)

2. เงินจำนวน 400 ยูโรสำหรับทุกเที่ยวบินภายในรัฐสมาชิกที่เข้าร่วมกลุ่มประชาคมยุโรปที่มีระยะทางมากกว่า 1,500 กิโลเมตรและ สำหรับเที่ยวบินอื่นๆ ที่มีระยะทางระหว่าง 1,500 ถึง 3,500 กิโลเมตร (Article 7 (1) (b)

3.เงินจำนวน 600 ยูโร สำหรับทุกเที่ยวบินนอกเหนือจาก (1) หรือ (2) (Article 7(1) (c)

⁷⁷ ข้อ 4 (1) แห่ง Regulation (EC) No. 261/2004)

⁷⁸ ข้อ 4 (2) แห่ง Regulation (EC) No. 261/2004)

2. เมื่อผู้โดยสารที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่มีจุดหมายปลายทางโดยสายการบินอื่นที่เกี่ยวข้องกับข้อ 8. โดยกำหนดระยะเวลาที่ถึงจุดหมายปลายทางจะต้องไม่เกินกว่ากำหนดระยะเวลาตามตารางการบินเดิมที่กำหนดไว้

(1) สองชั่วโมง สำหรับสายการบินที่มีระยะทางไม่เกินกว่า 1,500 กิโลเมตร

(2) สามชั่วโมงสำหรับสายการบินซึ่งเดินทางภายในรัฐสมาชิกที่เข้าร่วมกลุ่มประชาคมยุโรปกับเที่ยวบินที่ทำการบินระยะทางมากกว่า 1,500 กิโลเมตร และเที่ยวบินอื่นที่ทำการบินระยะทางระหว่าง 1,500 ถึง 3,500 กิโลเมตร หรือ

(3) สี่ชั่วโมง ใช้บังคับกับทุกเที่ยวบินสำหรับเที่ยวบินอื่นๆ ซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับข้อ (a) และ (b)

ผู้ขนส่งอาจลดค่าเสียหายหรือค่าชดเชยที่กำหนดไว้ในกรณีข้างต้น โดยลดลงเหลือ 50 %

3. ค่าเสียหายหรือค่าชดเชยตามข้อ 1. ต้องชำระเป็นเงินสด หรือโดยผ่านทางธนาคาร หรือเช็ค แต่ travel voucher หรือโดยวิธีการอื่นจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้โดยสารก่อน

4. ระยะทางตาม ข้อ 1 และข้อ 2. จะต้องถูกคำนวณโดยวิธีที่เหมาะสมของสายการบินและได้รับสิทธิตามข้อ 8. ดังต่อไปนี้

(1) ในการรับเงินคืนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่ถูกเรียกเก็บไปเต็มจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือส่วนหนึ่งของการเดินทางที่ยังไม่ได้ใช้ รวมถึงการเดินทางที่ได้เดินทางไปแล้วแต่ไม่สมประโยชน์ภายใน 7 วัน หรือเลือกที่จะบินกลับมาที่จุดเริ่มต้นของการออกเดินทางตามความเหมาะสม (Article 8.1 .a)

(2) จัดให้เดินทางโดยการขนส่งด้วยวิธีอื่นด้วยวิธีการที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารหรือ (Article 8(1) (b)

(3) การเดินทางโดยการขนส่งอย่างอื่นที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารซึ่งล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในบัตรโดยสารในกรณีที่ที่นั้่งว่าง (Article 8 (1) (C))

รวมทั้งยังได้สิทธิตามข้อ. 9 ดังนี้

- อาหารและเครื่องดื่ม ตามระยะเวลาเหมาะสม (Article 9(1)a)
- ถ้าจำเป็นให้จัดที่พักในโรงแรม ในกรณีที่ต้องพักหนึ่งคืนหรือมากกว่า (Article 9(1) (b)
- การขนส่งระหว่างสนามบินและสถานที่พัก (โรงแรมหรือที่พักอื่นๆ) (Article 9(1) (c)
- การโทรศัพท์ โทรสาร หรืออีเมลจำนวนสองครั้ง (Article 9 (2)

จะต้องให้ความเอาใจใส่ต่อความต้องการของผู้พิการและบุคคลที่ได้เดินทางไปกับบุคคลดังกล่าวด้วย และผู้โดยสารเด็กที่เดินทางคนเดียว

3.5.1.3 การยกเลิกเที่ยวบิน (Cancellation)

Article 5 Cancellation ข้อ 5. การยกเลิกเที่ยวบิน

กรณีการยกเลิกเที่ยวบิน ผู้โดยสารมีสิทธิดังนี้ คือ

ในกรณีที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบิน ผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องมีสิทธิคือ

(1) สิทธิที่จะได้รับการช่วยเหลือจากผู้ขนส่งทางอากาศ ตามข้อ 8. ดังนี้

1. สิทธิในการได้รับเงินคืน หรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

(1) ในการรับเงินคืนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่ถูกเรียกเก็บไปเต็มจำนวนที่จ่ายไป สำหรับการเดินทางหรือส่วนหนึ่งของการเดินทางที่ยังไม่ได้ใช้ รวมถึงการเดินทางที่ได้เดินทางไป แล้วแต่ไม่สมประโยชน์ภายใน 7 วัน หรือเลือกที่จะบินกลับมาที่จุดเริ่มต้นของการออกเดินทางตาม ความเหมาะสม (Article 8 (1)(a))

(2) จัดให้เดินทางโดยการขนส่งด้วยวิธีอื่นด้วยวิธีการที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง ที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร หรือ (Article 8(1)(b))

(3) การเดินทางโดยการขนส่งอย่างอื่นที่เหมาะสม เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ใน บัตรโดยสารซึ่งล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในบัตรโดยสาร ในกรณีที่ที่นั่งว่าง (Article 8(1) (C))

(2) ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือจากผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 9.(1)(a) และ 9(2) และในกรณีที่เปลี่ยนเที่ยวบินใหม่ที่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามตารางบิน เดิม ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือจากผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 9(1)(b) และ 9(1)(C)

ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือจากผู้ขนส่งในเรื่องดังต่อไปนี้

- อาหารและเครื่องดื่ม ตามระยะเวลาเหมาะสม (Article 9(1) (a))
- ถ้าจำเป็นให้จัดที่พักในโรงแรม ในกรณีที่ต้องพักหนึ่งคืนหรือมากกว่า (Article 9 (1)(b))
- การขนส่งระหว่างสนามบินและสถานที่พัก (โรงแรมหรือที่พักอื่นๆ) (Article 9 (1)(c))
- การโทรศัพท์ โทรสาร หรืออีเมลจำนวนสองครั้ง (Article 9 (2))

(3) มีสิทธิได้รับค่าเสียหายหรือค่าชดเชยจากผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 7. กำหนดไว้คือ

1.เงินจำนวน 250 ยูโร สำหรับเที่ยวบินระยะทาง 1,500 กิโลเมตรหรือน้อยกว่า (Article 7 (1) (a))

2.เงินจำนวน 400 ยูโรสำหรับทุกเที่ยวบินภายในรัฐสมาชิกที่เข้าร่วมกลุ่มประชาคม ยุโรปที่มีระยะทางมากกว่า 1,500 กิโลเมตรและ สำหรับเที่ยวบินอื่นๆ ที่มีระยะทางระหว่าง 1,500 ถึง 3,500 กิโลเมตร (Article 7 (1) (b))

3.เงินจำนวน 600 ยูโร สำหรับทุกเที่ยวบินนอกเหนือจาก (1) หรือ (2) (Article 7(1) (c))
เว้นแต่

1) ผู้ขนส่งทางอากาศได้แจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินไปยังผู้โดยสารก่อนกำหนดวันเวลา เดินทางไม่น้อยกว่าสองสัปดาห์ ก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางเดิม (Article 5 (1) (c)(i))

2) ผู้ขนส่งทางอากาศได้แจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินไปยังผู้โดยสารก่อนกำหนดวันเวลาเดินทางภายในเจ็ดวันถึงสองสัปดาห์ก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางเดิม และเสนอเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน ซึ่งออกเดินทางก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางเดิม และเสนอการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินซึ่งออกเดินทางก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางเดิมเกินกว่าสองชั่วโมงและไปถึงจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารเกินสี่ชั่วโมง (Article 5 (1) (c) (ii))

3) ผู้ขนส่งทางอากาศได้แจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินไปยังผู้โดยสารก่อนกำหนดเวลาเดินทางไม่ถึง 7 วัน ก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางทางเดิม และเสนอการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน ซึ่งออกเดินทางก่อนกำหนดเวลาการออกเดินทางเดิมเกินกว่าครึ่งชั่วโมงและไปถึงจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบัตรโดยสารไม่เกินสองชั่วโมง (Article 5 (1) (c) (iii))

2. เมื่อผู้โดยสารได้รับแจ้งการยกเลิกเที่ยวบินคำชี้แจงการยกเลิกจะต้องระบุการเดินทางโดยการขนส่งอย่างอื่นที่เหมาะสม

3. ผู้ขนส่งทางอากาศไม่สามารถปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 7. ได้ ถ้าการยกเลิกเที่ยวบินเกิดจากเหตุสุดวิสัยซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้ใช้มาตรการที่เหมาะสมแล้วก็ตาม

4. การพิจารณาพิสูจน์ว่าสายการบินได้แจ้งข่าวการยกเลิกสายการบินให้ตกเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง

3.5.1.4 เที่ยวบินล่าช้า (Delay)

ข้อ 6. กรณีล่าช้า (Article. 6 Delay)

1. เมื่อผู้ขนส่งทางอากาศ คาดว่าจะออกเดินทางล่าช้าเกินกว่ากำหนดเวลาตามตารางบินที่ประกาศไว้

(1) หากล่าช้าเกินกว่าสองชั่วโมงขึ้นไป หรือในกรณีที่เที่ยวบินทำการบินระยะทางไม่เกิน 1,500 กิโลเมตร หรือ

(2) หากล่าช้าเกินกว่าสามชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งเดินทางภายในรัฐสมาชิกที่เข้าร่วมกลุ่มประชาคมยุโรปกับเที่ยวบินที่ทำการบินระยะทางมากกว่า 1,500 กิโลเมตร และเที่ยวบินอื่นที่ทำการบินระยะทางระหว่าง 1,500 ถึง 3,500 กิโลเมตร หรือ

(3) หากล่าช้าเกินกว่าสี่ชั่วโมงขึ้นไป ใช้บังคับกับทุกเที่ยวบินสำหรับเที่ยวบินอื่นๆ ซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับข้อ (1) และ (2)

ผู้โดยสารจากกรณีการล่าช้าในการรับขนจะได้รับความช่วยเหลือจากผู้ขนส่งทางอากาศดังนี้

(i) สิทธิตามที่ระบุไว้ในข้อ 9. (1) (a) และ ข้อ. 9 (2)

- อาหารและเครื่องดื่ม ตามระยะเวลาเหมาะสม (Article 9(1)(a))

- ถ้าจำเป็นให้จัดที่พักในโรงแรมในกรณีที่ต้องพักหนึ่งคืนหรือมากกว่า (Article 9(1) (b))

(ii) ในกรณีที่เป็นเที่ยวบินใหม่ที่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามตารางบินเดิม ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือจากผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 9 (1)(b) และ 9(1)(C)

- ถ้าจำเป็นให้จัดที่พักในโรงแรม ในกรณีที่ต้องพักหนึ่งคืนหรือมากกว่า (Article 9(1) (b))

- การขนส่งระหว่างสนามบินและสถานที่พัก (โรงแรมหรือที่พักอื่นๆ) (Article 9(1) (c))

(iii) หากมีการล่าช้ากว่าห้าชั่วโมง ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการช่วยเหลือตามที่ระบุไว้ในข้อ 8 (1)(a)

- ในการรับเงินคืนค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่ถูกเรียกเก็บไปเต็มจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือส่วนหนึ่งของการเดินทางที่ยังไม่ได้ใช้ รวมถึงการเดินทางที่ได้เดินทางไปแล้วแต่ไม่สมประโยชน์ภายใน 7 วันหรือเลือกที่จะบินกลับมาที่จุดเริ่มต้นของการออกเดินทางตามความเหมาะสม (Article 8(1) (a))

2.แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม การช่วยเหลือจะต้องกระทำภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม

3.4.1 ความรับผิดชอบและชดเชยเงินต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศภายใต้บังคับกฎบัตร EU หรือกฎหมายแห่งกลุ่มสหภาพยุโรปที่ 261/2004 กฎหมายฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบและการยกเว้นความรับผิดชอบเอาไว้แต่อย่างใด

3.4.2 เกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบและการเสียสิทธิของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศภายใต้บังคับกฎบัตร EU หรือกฎหมายแห่งกลุ่มสหภาพยุโรป 261/2004

กฎหมายฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบและการยกเว้นความรับผิดชอบเอาไว้แต่อย่างใด

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศใน ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยกำหนดให้สัญญาการรับขนเป็นเอกเทศสัญญาประเภทหนึ่งซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือของ ซึ่งสัญญาการรับขนโดยปกติเป็นสัญญาที่กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ให้เกิดขึ้นระหว่างบุคคลสองฝ่ายโดยซึ่งฝ่ายแรกคือผู้ขนส่งและอีกฝ่ายหนึ่งคือผู้โดยสารซึ่งในสัญญานั้นได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่ามีหน้าที่ต้องปฏิบัติการรับขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของเพื่อไปส่งยังจุดหมายปลายทางตามที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันได้

ในประเด็นของผู้เขียนซึ่งได้ศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะกรณีเกี่ยวกับการล่าช้า (Delay) ในการรับขนของทางอากาศเพียงกรณีเดียวเท่านั้น เมื่อมีเหตุการณ์การล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการรับขนประเภทใดก็ตาม การล่าช้าในการรับขนทางอากาศเมื่อเกิดขึ้นย่อมจะส่งผลเสียหายและส่งผลกระทบแก่ผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการการรับขนดังกล่าว ผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในการรับขนทางอากาศซึ่งเกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้นกฎหมายถือว่าเป็นผู้เสียหาย มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศที่เกิดขึ้นได้ ไม่ว่าการล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้นจะเกิดขึ้นด้วยสาเหตุใดก็ตาม กฎหมายก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้านั้นโดยกำหนดให้ผู้รับขนมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนที่เกิดขึ้นซึ่งกฎหมายได้บัญญัติไว้ และผลกระทบอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนที่เกิดขึ้นกฎหมายได้บัญญัติให้ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องย่อมต้องสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือได้รับการเยียวยา หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายซึ่งเรียกจากผู้ขนส่ง หากเหตุแห่งความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้นเกิดขึ้นเพราะผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำหรือก่อให้เกิดการล่าช้าในการรับขน และเหตุที่ทำให้การล่าช้าเกิดขึ้นนั้นผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายต้องไม่เป็นผู้กระทำให้เกิดความเสียหายนั้น หรือทำให้เกิดกรณีใดๆให้ล่าช้าในการรับขน ด้วยตนเอง ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากเหตุดังกล่าวจึงจะสามารถใช้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายหรือได้รับการเยียวยาจากผู้ขนส่ง หรือสามารถที่จะใช้สิทธิของตนเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากเหตุเช่นนั้นได้ตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้

การล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนี้ หากผู้โดยสารเป็นผู้ก่อหรือกระทำการให้เกิดความเสียหายใดๆเกิดขึ้นซึ่งผู้เขียนจะยกตัวอย่างว่ากรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งผู้โดยสารได้เป็นผู้ก่อให้เกิดการล่าช้าขึ้นดังตัวอย่างต่อไปนี้คือ ในเที่ยวบินหนึ่งผู้โดยสารซึ่งจะเดินทางท่านหนึ่งได้แจ้งต่อสายการบินที่ท่านจะเดินทางว่ามีการวางระเบียบหรือมีวัตถุลอยอยู่ในเครื่องบินลำที่กำลังจะเตรียมการจะออกเดินทางแล้วนั้น สายการบินลำดังกล่าวจึงต้องทำการตรวจค้น

ภายในเครื่องบินลำนั้น จนทำให้สายการบินดังกล่าวเกิดปัญหาการล่าช้าในการรับขนขึ้นพื้นที่และทำให้กระทบต่อสิทธิของผู้โดยสารท่านอื่นซึ่งได้รับผลกระทบจากเหตุดังกล่าว แต่เหตุในการล่าช้าดังกล่าวตามตัวอย่างข้างต้นเป็นเหตุที่เกิดขึ้นจากบุคคลทั่วไปหรือจากผู้โดยสารด้วยกันเอง เหตุดังกล่าวตามตัวอย่างที่ยกขึ้นมาจึงเป็นเหตุซึ่งถือไม่ได้ว่าเกิดจากผู้ขนส่งและไม่เป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่อย่างใด ในขณะที่เดียวกันก็ถือได้ว่าผู้ขนส่งได้ทำตามหน้าที่รวมทั้งมีความใส่ใจเป็นอย่างมาก โดยคำนึงถึงถึงหลักความปลอดภัยของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นเป็นหลัก เหตุการณ์ข่าวตามตัวอย่างดังกล่าวจึงเป็นเหตุที่กระทบสิทธิของผู้โดยสารทั้งหมดโดยภาพรวม ซึ่งผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพราะไม่ใช่เหตุอันเกิดจากการกระทำหรือเป็นความผิดของผู้ขนส่งตามที่กฎหมายกำหนดได้จะทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้เหตุดังกล่าวเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในเหตุที่เกิดขึ้นได้ เนื่องจากผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่พึงต้องปฏิบัติโดยมีหลักความปลอดภัยเป็นที่หนึ่งและถือเป็นจรรยาบรรณของวิชาชีพของผู้ขนส่งด้วย

การรับขนทางอากาศเมื่อมีความเสียหายใดๆเกิดขึ้นหรือกรณีมีประเด็นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศนั้น โดยเฉพาะกรณีการล่าช้าในการรับขน สำหรับประเทศไทยซึ่งก่อนหน้านี้จะมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศบังคับใช้นั้น ศาลไทยหรือผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาหรือพิพากษาในคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศปรับบทกฎหมายโดยได้นำเอาหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนนำมาปรับใช้ในฐานะที่เป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งศาลฎีกาก็ได้นำมาปรับใช้กับกรณีดังกล่าวหรือใช้ในการตัดสินคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศเพื่อพิพากษาคดี หากเกิดกรณีมีข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายหลักในการนำมาพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ โดยไม่ได้แยกประเภทของการรับขนแยกต่างหากออกจากกัน กำหนดให้บทบัญญัติร่วมกันไม่ว่าจะเป็นการรับขนผู้โดยสาร สัมภาระ หรือการรับขนของ ศาลไทยหรือผู้พิพากษาก็จะนำกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการรับขนที่มีบทบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นำมาใช้ตัดสินคดีทุกคดีที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่า ประเด็นพิพาทระหว่างผู้โดยสารและผู้รับขนซึ่งพิพาทกันในประเด็นเกี่ยวกับการล่าช้าในการขนส่งนั้น บทบัญญัติบางประการที่กำหนดเกี่ยวกับการล่าช้าหรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเกิดมาจากการล่าช้าในพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้กฎหมายดังกล่าวนี้ยังมีข้อบกพร่อง ไม่สมบูรณ์และชัดเจนในเนื้อหาของกฎหมายอยู่อีกหลายประการดังนี้ คือ

โดยผู้เขียนขอยกตัวอย่างของคำพิพากษาต่อไปนี้ซึ่งทำให้ทราบว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบดูแลในระหว่างการรับขน ไม่ว่ามีความเสียหายใดๆเกิดขึ้นผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นๆ เนื่องจากมีบทกฎหมายบัญญัติไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในเหตุดังกล่าวทั้งสิ้น ซึ่งในฎีกานี้ถือว่ากฎหมายถือว่าผู้รับขนมีอาชีพรับขนสินค้าทางอากาศได้ทำการรับขนสินค้ามาเพื่อส่งให้กับผู้รับปลายทาง แต่สุนัขเกิดตายในระหว่างการขนส่งซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ฎีกานี้ทำให้ทราบถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศซึ่งเมื่อมีเหตุการณ์ที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้รับสินค้าปลายทาง ซึ่งตามตัวอย่างในฎีกานี้ได้เหตุได้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 บังคับใช้เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงต้องนำหลักในเรื่องการรับขนในประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้และปรับบทให้เข้ากับข้อเท็จจริงดังกล่าว และตามฎีกานี้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เนื่องจากไม่มีข้อยกเว้นในความรับผิดของกฎหมายที่จะให้ผู้ขนส่งได้ยกขึ้นมาเพื่อกล่าวอ้างความรับผิดของตนได้ ตามตัวอย่างในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1961/2518 บริษัทโจทก์ทำสัญญาขายสุนัขพันธุ์เยอรมันเชพเพอดรวม 20 ตัว ให้กรมตำรวจและได้ตกลงว่าจ้างบริษัทจำเลยขนส่งดังกล่าวโดยเครื่องบินจากประเทศเยอรมันตะวันตกมายังท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อส่งให้แก่กรมตำรวจ เมื่อจำเลยขนส่งสุนัขมาถึงท่าอากาศยานดอนเมืองอันเป็นตำบลที่กำหนดไว้ให้ส่ง ปรากฏว่าสุนัขตายไป 12 ตัว อีก 8 ตัวมีอาการเพลีย เนื่องจากความรับผิดของบริษัทจำเลยที่ไม่ได้จัดให้มีอากาศหายใจเพียงพอสำหรับสุนัขเหล่านี้ บริษัทจำเลยจึงต้องรับผิดชอบจากคำพิพากษาดังกล่าวนี้จะเห็นได้ว่า การรับขนทางอากาศในอดีตเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว นั้น ศาลไทยหรือผู้พิพากษาก็จะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับการรับขนทางอากาศและปรับบทลงโทษให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการรับขนของผู้ขนส่งนั้น

ผู้เขียนขอยกอีกตัวอย่างในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7157/2555 จากฎีกาที่ยกตัวอย่างมานี้ทำให้เห็นว่า เมื่อการรับขนทางอากาศซึ่งต้องมีการจ่ายสูงกว่าการรับขนโดยทางอื่นๆ เมื่อผู้ใช้บริการซึ่งมีความต้องการใช้บริการความรวดเร็วในการรับขนสินค้าของตน ซึ่งผู้ใช้บริการย่อมคาดหวังกับการให้บริการรับขนทางอากาศ ซึ่งในฎีกานี้การขนส่งมีความล่าช้าเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายและผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนของตน การที่ผู้ขนส่งได้กล่าวอ้างเหตุผลเพื่อปฏิเสธความรับผิดของตนโดยอ้างว่า เป็นเหตุสุวิสัยและสภาพแห่งของนั้น ทำให้เห็นว่า ในอดีตไม่ว่าจะมีข้อเท็จจริงในการรับขนทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหาย สูญหาย หรือล่าช้าในการรับขน ก็จะต้องนำประมวลกฎหมายและพาณิชย์มาปรับใช้เสมอในการรับขนทางอากาศ ซึ่งมีเนื้อหาดังนี้คือ “พฤติการณ์ที่จำเลยเลือกการขนส่งทางอากาศของโจทก์ซึ่งมีค่าขนส่งสูงกว่าทางทะเลมากถึงประมาณ 10 เท่าก็เพราะเหตุจำเป็นต้องการส่งสินค้าให้ถึงโดยด่วน แม้ในใบรับขนทางอากาศจะไม่ได้ระบุวันที่สินค้าต้องถึงปลายทางไว้ให้เห็นอยู่ในตัวว่า คู่สัญญามีเจตนาให้ขนส่งสินค้าถึงปลายทางโดยรวดเร็วตามสภาพ ปกติในการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบิน ซึ่งต้องใช้เวลาในการขนส่งน้อยกว่าทางทะเลมากพอสมควร แต่ปรากฏว่าโจทก์ใช้เวลาขนส่งสินค้าตามใบรับขนทางอากาศนั้นถึงปลายทางช้ากว่าปกติ โดยใช้เวลามากกว่าการขนส่งทางทะเล ย่อมเห็นได้ว่าล่าช้าผิดปกติจากที่ควรจะเป็น ส่วนที่โจทก์อ้างว่าความล่าช้าเกิดจากเหตุสุวิสัยและสภาพแห่งของนั่นเอง โจทก์มีหน้าที่พิสูจน์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 616 แต่โจทก์ไม่ได้นำเสนอให้เห็นถึงรายละเอียดเกี่ยวกับพายุที่เกิดพายุวันเวลาใดรุนแรงเพียงใด และเกิดขึ้นในช่วงกำหนดการบินของเครื่องบินที่จะขนส่งสินค้าอย่างไร มีเหตุให้ต้องเลื่อนกำหนดการบินออกไปเป็นเวลาใด และสินค้าของจำเลยมีขนาดใหญ่จนไม่สามารถขนส่งโดยเครื่องบินของสายการบินโดยทั่วไปอย่างไร จึงยังฟังไม่ได้ว่าความล่าช้าเกิดจากมีพายุและข้อจำกัดเที่ยวบินของเครื่องบินอันเป็นเหตุสุวิสัยหรือสภาพแห่งของนั่นเอง” ซึ่งตามตัวอย่างฎีกาที่ยกมานี้ ทำให้ทราบว่าความล่าช้าของการรับขนทางอากาศในอดีตไม่ว่าเหตุอันเกิดจากกรณีใดๆก็ตามก็ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับทุกความเสียหายที่เกิดขึ้นในทุกคดี เนื่องจากไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะมาใช้บังคับกับคดีต่างๆที่เกิดขึ้นได้หรือไม่สามารถที่จะนำกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ได้อย่างเหมาะสม และระยะเวลาการเกิดเหตุตามฎีกานี้

ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเลยไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาใดๆก็ตาม จนกระทั่งในปีพุทธศักราช 2558 ก็ได้มีการประกาศใช้กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทยเกิดขึ้นซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้จะต้องนำมาบังคับใช้กับการรับขนในทางอากาศเท่านั้น และยังอนุโลมให้นำกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ไปใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย และถือเป็นกฎหมายเฉพาะฉบับแรกที่บัญญัติเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งที่มาของกฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับนี้ได้นำหลักและเนื้อหาของกฎหมายมาจากกฎหมายอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และนำมาปรับเพื่อบัญญัติใช้เป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศของประเทศไทย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มีประโยชน์มาก มีความเหมาะสมกับการใช้งานเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศได้อย่างแท้จริง เพราะเหตุว่าหากประเทศไทยยังคงใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะของไทยและนำมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ อาจส่งผลทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับการยอมรับจากต่างชาติซึ่งเป็นคู่สัญญาและทำให้ต่างชาติมองว่ากฎหมายของประเทศไทยยังมีความล้าหลัง ไม่มีความทันสมัยหรือมีความด้อยในทางกฎหมาย เมื่อเกิดกรณีพิพาทจากการรับขนทางอากาศทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับความคุ้มครองในเรื่องสิทธิต่างๆได้

ผู้เขียนมีความเห็นว่าเนื่องจากกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้ ผู้ร่างกฎหมายในประเทศไทยได้นำหลักของกฎหมายทั้งหมดโดยนำมาจากเนื้อหาในกฎหมายอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยได้นำมาแปลและปรับเพื่อใช้ประกอบเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศและเพื่อนำไปใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทยเกือบทั้งฉบับ ซึ่งผู้ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมหรือปรับปรุงเนื้อหาของกฎหมายฉบับนี้ขึ้นมาใหม่เพื่อให้เนื้อหาครบถ้วนสมบูรณ์ทำให้กฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้ เมื่อผู้เขียนได้ศึกษาเนื้อหาของกฎหมายอย่างละเอียดถี่ถ้วนแล้วเห็นว่าเนื้อหาในข้อกฎหมายในบางมาตราที่บัญญัติไว้นั้นมีเนื้อหาในบางส่วนไม่สมบูรณ์ซึ่งจะต้องดำเนินการแก้ไขโดยการเพิ่มเติมเนื้อหาของกฎหมายบางประการให้ครบถ้วนสมบูรณ์เพื่อทำให้กฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะทางฉบับนี้มีความสะดวกและเหมาะสมในการปฏิบัติงานจริงดังมีประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้คือ เมื่อได้ทราบประเด็นของปัญหาจากการศึกษากฎหมายฉบับดังกล่าวตามที่กำหนดไว้แล้ว จึงต้องมาศึกษาเพื่อทำความเข้าใจในประเด็นปัญหาเรียงตามข้อๆไปดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของคำว่า การล่าช้าและผลกระทบทางกฎหมายจากกรณีการไม่มีคำนิยามศัพท์คำว่า การล่าช้ากำหนดไว้

ในประเด็นปัญหาเรื่องการไม่มีบทนิยาม ความหมาย หรือคำจำกัดความของคำว่า การล่าช้า บัญญัติไว้นั้นจะมีผลกระทบในทางกฎหมายคือทำให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้อง หรือผู้บังคับใช้กฎหมายมีภาระในการตีความหรือให้คำนิยามของคำว่า การล่าช้าที่แตกต่างกัน เป็นปัญหาในการตีความกฎหมายและเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ดังต่อไปนี้

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาเนื้อหาทั้งหมดของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ทำให้เห็นว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้กำหนดความหมายของคำว่า “สัญญาการรับขนทางอากาศ” โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 4 ดังนี้คือ “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยานซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศ เดียวกันแต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุด พักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม” และเมื่อได้ศึกษาเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และนำมาใช้กับการรับขนทางอากาศมานานแล้วและ ประมวลกฎหมาย ฯ ฉบับนี้ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “สัญญาการรับขนหมายถึงสัญญาซึ่งมี บุคคลคนหนึ่งเรียกกันว่าผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้โดยสารหรือผู้ส่งเพื่อที่จะรับขนผู้โดยสารหรือขนของจาก ที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าโดยสารหรือค่าระวางพาหนะเป็นการตอบ แทนในการรับขนนั้นโดยกำหนดไว้ในมาตรา 608 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งได้กำหนด ความหมายของคำว่าผู้ขนส่ง (Carrier) โดยให้ความหมายว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายใต้ความหมายแห่ง กฎหมายลักษณะนี้คือบุคคลผู้รับส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางการค้าปกติของตน” และ ยังได้เพิ่มเติมไว้ในมาตรา 609 ด้วยอีกว่า “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวง แห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตาม กฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆและในวรรคสองได้กำหนดว่ารับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับนั้น” ซึ่งเมื่อได้ศึกษาในเนื้อหาของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์แล้วนั้น ทำให้เห็นความแตกต่างของความหมายของสัญญาการรับขนของกฎหมายทั้งสอง ฉบับอย่างชัดเจน

จากการเปรียบเทียบคำนิยามการให้ความหมายของการรับขนดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้เขียนเห็น ว่าการกำหนดคำนิยามหรือความหมายของสัญญาการรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นั้นมีความหมายที่แตกต่างกันดังนี้

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบนิยามความหมายของคำว่าการบิน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ลักษณะรับ ชน	พระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศระหว่าง ประเทศ พ.ศ. 2558
มาตรา 608 อันว่าผู้ชนส่งภายในความหมายแห่ง กฎหมายลักษณะนี้คือบุคคลผู้รับชนส่งของหรือคน โดยสารเพื่อำเหหนึ่งเป็นทางการค้าปกติของตน	มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ “การรับชนทางอากาศ” หมายความว่า การรับชน คนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศยานโดย อากาศยาน “การรับชนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับชนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทาง อากาศยานโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่น ต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตประเทศ เดียวกัน แต่ไม่รวมถึงการรับชนทางอากาศระหว่าง ประเทศตามมาตรา 4 วรรคสองและวรรคสาม

ตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบข้อแตกต่างระหว่างกฎหมายใหม่(กฎหมายเฉพาะทาง)กับกฎหมายเดิมซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาก่อน

ลำดับ	ชื่อกฎหมาย	ข้อแตกต่าง
1	พระราชบัญญัติการรับชนทาง อากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	1.เป็นการรับชนของหรือคนโดยสาร รวมถึงสัมภาระ ของคนโดยสารด้วย 2.กำหนดให้นำไปใช้บังคับเฉพาะการรับชนด้วย อากาศยาน และต้องเป็นการรับชนเฉพาะทางอากาศ เพียงอย่างเดียวเท่านั้น 3.กำหนดประเภทการรับชนไว้ว่าต้องเป็นการรับชน ใน 3 ประเภทนี้เท่านั้นคือการรับชนคนโดยสาร สัมภาระหรือของ
2	ประมวลกฎหมายแพ่งและ พาณิชย์	1.เป็นการรับชนเฉพาะของหรือคนโดยสารเท่านั้น 2.กฎหมายลักษณะรับชนนำไปบังคับใช้เพื่อปรับกับ กับการชนส่งทุกประเภท 3.ใช้บังคับกับการรับชนทุกประเภททั้งทางบก ทาง น้ำ ทางรถไฟ รวมทั้งการรับชนทางอากาศด้วย

เมื่อการรับชนทางอากาศได้มีกฎหมายเฉพาะทางซึ่งบัญญัติให้ผู้เสียหายหรือผู้โดยสาร รวมทั้ง
ผู้ชนส่งต้องนำพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมาใช้บังคับแล้ว เพราะถือเป็นการรับชนทางอากาศ ดังนั้น

หากมีกรณีการพิพาทเกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศหรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ในคดีไม่ได้อีกต่อไป เนื่องจากการได้มีการประกาศใช้กฎหมายการรับขนฯ ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะทางเป็นกฎหมายเฉพาะที่มีเนื้อหาและมีหลักเกณฑ์ของกฎหมายที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ปรับกับการรับขนทางอากาศแล้ว โดยปกติก่อนที่จะมีการประกาศใช้กฎหมายฉบับใดหรือประเภทใด คณะผู้ร่างกฎหมายย่อมจะต้องมีการศึกษาค้นคว้าเนื้อหาของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในภายหลังคณะผู้ร่างก็จะต้องจัดทำร่างกฎหมายโดยต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือกฎหมายเดิมที่มีอยู่ควบคู่กันไป ด้วย เพื่อนำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกันการนำกฎหมายเก่าและกฎหมายใหม่นำมาประยุกต์รวมกัน กฎหมายฉบับหลังจะได้มีความสัมพันธ์กับกฎหมายฉบับที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ เพื่อที่จะได้ใช้บังคับไปในแนวทางเดียวกันและกฎหมายจะได้ไม่ขัดแย้งกัน หากกฎหมายมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกันหรือใช้บังคับในลักษณะเดียวกันแล้ว ก่อนหน้าที่จะมีการออกกฎหมายเฉพาะทางเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ เพื่อที่จะนำไปประกาศใช้บังคับในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ประเทศไทยได้มีกฎหมายฉบับหนึ่งซึ่งเรียกว่า ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีฐานะเป็นประกาศและเป็นประกาศซึ่งใช้บังคับมาก่อนหน้าที่จะมีการตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และเมื่อประกาศฯ ฉบับดังกล่าวนี้มีการใช้บังคับมาก่อน และได้กำหนดคำนิยามหรือความหมายของคำว่า การล่าช้าในการรับขนทางอากาศดังกล่าวเอาไว้ด้วย โดยได้มีการกำหนดคำจำกัดความคำว่า การล่าช้าเอาไว้ว่า “*เที่ยวบินล่าช้า*” หมายความว่า เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดตามตารางการบินซึ่งได้ประกาศแล้ว ประกาศฉบับดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นก่อนหรือถือว่าประกาศฉบับนี้ได้ใช้บังคับก่อนที่จะได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งประกาศฉบับนี้ได้นำหลักการมาจาก หลักกฎหมาย EU 261/2004 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้เยียวยาผู้โดยสารที่ได้รับ ความเสียหายอันเกิดจากการรับขนทางอากาศในกลุ่มสหภาพยุโรป แต่ประกาศดังกล่าวมีขอบเขตการใช้บังคับเฉพาะกลุ่ม จึงทำให้เข้าใจได้ว่าคำว่า การล่าช้า นั้นไม่ได้เป็นคำที่ไม่ระบุไว้ในกฎหมายใดเลย หรือเป็นนิยามศัพท์ที่ต้องเกิดขึ้นใหม่ แต่ได้มีคำนิยามความหมายที่ระบุไว้ชัดเจนมาตั้งแต่ต้นแล้วและไม่ใช่วินิจฉัยที่จะไม่มีกฎหมายที่สามารถนำคำนิยามศัพท์ของกฎหมายอื่นมาเทียบเคียงไม่ได้เลย เพราะนิยามศัพท์ของคำว่า การล่าช้า ในการรับขนทางอากาศที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ถือว่าประกาศฉบับนี้ก็เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แม้ว่าประกาศฉบับนี้จะ เป็นกฎหมายที่บังคับใช้เฉพาะการรับขนทางอากาศภายในประเทศไทยก็ตาม แต่ถือว่าประกาศฉบับสำคัญฉบับหนึ่งซึ่งได้ใช้บังคับเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศและใช้เป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศด้วย

เมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ทำให้ทราบว่าไม่ได้มีบทบัญญัติที่ให้คำนิยาม หรือความหมายหรือคำจำกัดความของคำว่า “การล่าช้า” ระบุไว้ในกฎหมายฉบับนี้แต่อย่างใด เพราะในขณะที่ร่างกฎหมายผู้ร่างกฎหมายไม่ได้นำเอาประกาศฉบับนี้ มาศึกษาควบคู่กันไปซึ่งหากได้นำประกาศมาประกอบการออกกฎหมาย พระราชบัญญัติฉบับหลังนี้ ก็มีความสอดคล้องกับประกาศฯ ซึ่งถือเป็นกฎหมายฉบับก่อน ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับนี้

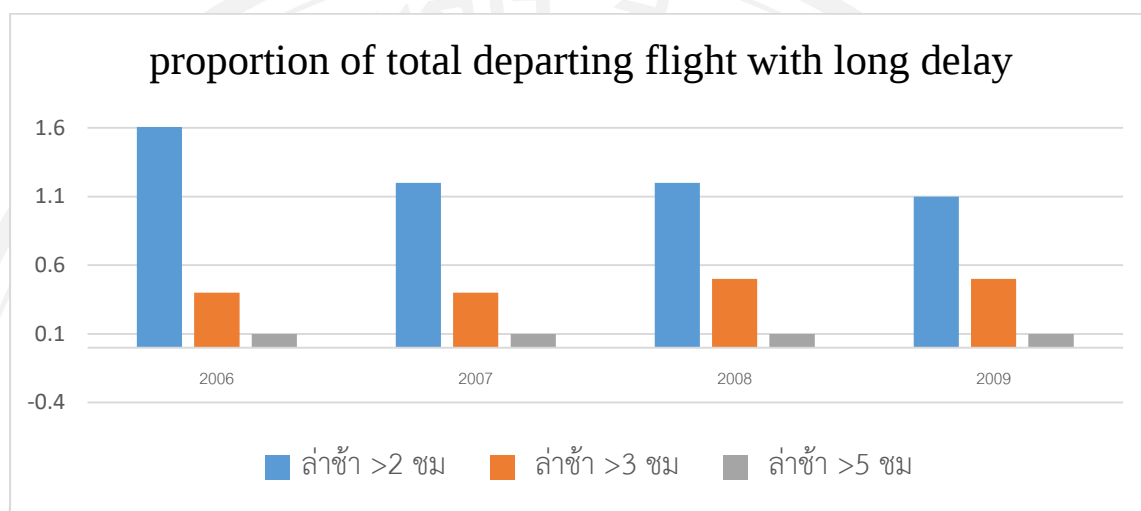
เป็นกฎหมายที่เนื้อหาของกฎหมายยังไม่มีคุณสมบัติครบถ้วน และยังมีปัญหาในการใช้งานในสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุดังที่กล่าวมานั้นจึงทำให้ผู้เขียนเกิดประเด็นปัญหาในการศึกษาขึ้นมาว่าเพราะเหตุใดจึงไม่มีคำนิยามหรือคำจำกัดความของคำว่า การล่าช้าระบู่ไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งผู้เขียนได้ศึกษาพบว่าเหตุที่คณะผู้ร่างมิได้ระบุคำนิยามไว้อาจเพราะมีเหตุผลดังต่อไปนี้คือการออกร่างกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทยนั้น เมื่อกฎหมายฉบับนี้คณะผู้ร่างได้คัดลอกต้นร่างมาจากหลักการของกฎหมายต่างประเทศคือกฎหมายอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 เพื่อนำมาใช้บังคับกับประเทศไทย เมื่อต้นฉบับซึ่งเป็นกฎหมายต่างประเทศไม่ได้กำหนดคำนิยามไว้ การร่างกฎหมายของไทยก็ต้องคงไว้ตามต้นฉบับเดิมที่ได้นำมายกร่างกฎหมายจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ไม่ได้กำหนดคำนิยามหรือความหมายของคำว่า การล่าช้าเอาไว้ ดังนั้นในการยกร่างกฎหมายเมื่ออาศัยการเทียบเคียงของกฎหมายแล้ว คณะผู้ร่างจึงไม่สามารถเพิ่มเติมเนื้อหาหรือนิยามของคำว่าล่าช้าเพิ่มเติมไปได้ เพราะผู้ร่างกฎหมายต้องยึดถือเนื้อหาตามต้นฉบับและให้เป็นกฎหมายในรูปแบบและเนื้อหาเดียวกันกับกฎหมายที่เป็นต้นฉบับซึ่งนำมาใช้

หากมองถึงวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายแต่ละฉบับนั้น หัวใจหลักก็ต้องสามารถใช้บังคับได้จริงและช่วยแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้ หรืออาจทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นลดน้อยลงหรือไม่เกิดขึ้นอีกเลย ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการนำกฎหมายของต่างประเทศฉบับใดไม่ว่าจะเป็นกฎหมายอะไรหรือของประเทศใดก็แล้วแต่ และได้นำมาใช้บังคับในไทย คณะผู้ร่างควรนำกฎหมายฉบับนั้นมาแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับเนื้อหาให้เข้ากับรูปแบบการใช้งานหรือให้มีความเหมาะสมหรือสอดคล้องกับการกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ก่อนหน้าด้วย เพราะการนำหลักการกฎหมายนั้นมาทั้งหมดและไม่ได้แก้ไขปรับปรุงให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับการใช้งานจริงของประเทศของผู้ใช้กฎหมายนั้นก็ทำให้เกิดปัญหาขึ้นมากมาย

จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 ไม่ได้กำหนดบทนิยาม ความหมาย หรือคำจำกัดความของคำว่า การล่าช้าในการรับขนทางอากาศไว้ เมื่อพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีบทนิยาม ความหมาย หรือคำจำกัดความของคำว่า การล่าช้าบัญญัติไว้เมื่อพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่มีบทนิยาม ความหมาย หรือคำจำกัดความของคำว่า การล่าช้าบัญญัติไว้ย่อมทำให้เกิดปัญหาเกิดขึ้น เมื่อการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศเป็นปัญหาใหญ่ที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางอากาศมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือการขนส่งระหว่างประเทศก็ตาม

เมื่อได้ศึกษาถึงสาเหตุของการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ พบว่ามีสาเหตุหลักที่สำคัญๆของการล่าช้าซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้ คือ สภาพดินฟ้าอากาศ การซ่อมเครื่องบิน การสื่อสารเกี่ยวกับการบิน การจราจรทางอากาศ และรวมถึงการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย ซึ่งสาเหตุเหล่านี้ทำให้เกิดการล่าช้าในทุกสายการบินไม่ว่าจะเป็นการล่าช้าเป็นระยะเวลาสั้นๆหรือการล่าช้าในระยะเวลาที่นานหลายชั่วโมงก็ขึ้นอยู่กับสาเหตุและปัจจัยที่กล่าวมานั้น การล่าช้าไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามต้องมีบุคคลที่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าดังกล่าวที่เกิดขึ้น การล่าช้าหากเป็นมุมมองของผู้โดยสารแล้วจะถือว่าการล่าช้าออกไปแค่เพียงหนึ่งนาที่จากตารางการบินที่กำหนดไว้ในบัตรโดยสารซึ่งผู้โดยสารยึดถือบัตรดังกล่าวไว้กับตนเองก็ถือเป็นกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นแล้ว เพราะถือว่าผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติภายในระยะเวลาตรงตามที่ได้กำหนดกันไว้ในตารางการบิน แต่ในมุมมองของผู้ขนส่งหากมีการล่าช้าเกิดขึ้นแค่เพียงหนึ่งนาที่อาจจะถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่

ผู้ขนส่งมีความคุ้นชิน เนื่องจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นกับการรับขนในทางอากาศมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน การที่เครื่องบินมาล่าช้าเพียงหนึ่งนาทียาจเป็นเรื่องปกติสำหรับผู้ขนส่ง เพราะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและถี่มาก โดยผู้เขียนได้นำกราฟการเปรียบเทียบสัดส่วนของเที่ยวบินรวมที่ออกเดินทางจากสนามบินในสหภาพยุโรปที่มีความล่าช้ายาวนานในระหว่างปี (2006 - 2009) จะพบว่าการล่าช้าที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งที่สุดคือการล่าช้าไม่ต่ำกว่า 2 ชั่วโมงเป็นการล่าช้าที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งที่สุด⁷⁹



ภาพที่ 4.1 เปรียบเทียบกรณีการล่าช้าในแต่ละปี

เมื่อผู้เขียนได้ศึกษารายละเอียดของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ก็พบว่ากฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับนี้ไม่ได้มีบทบัญญัติ บทนิยาม คำจำกัดความ หรือไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้มีความหมายของศัพท์คำว่า “การล่าช้า” ไว้ในพระราชบัญญัตินี้ซึ่งเมื่อได้ศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออล ทำให้ทราบว่ากฎหมายทั้งสองฉบับนี้ไม่ได้กำหนดความหมาย คำจำกัดความ หรือนิยามของคำว่า การล่าช้าเอาไว้ด้วยเหมือนกัน เพียงแต่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนเท่านั้น โดยที่อนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออลได้ระบุหน้าที่ของผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงอันเกิดจากกรณีการล่าช้าไว้ในข้อ.19 ซึ่งกำหนดว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ซึ่งได้ระบุไว้เพียงความรับผิดชอบในความเสี่ยงเมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นเท่านั้น แต่ไม่ได้กำหนดนิยามหรือให้ความหมายของคำว่า การล่าช้าไว้ว่ามีความหมายอย่างไรเหมือนกัน

ผู้เขียนเห็นว่าการที่คณะผู้ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ให้คำนิยามศัพท์คำว่า การล่าช้าไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายฉบับนี้ เมื่อไม่ได้กำหนดคำนิยามคำว่า การล่าช้าไว้ การใช้กฎหมายหรือการตีความ

⁷⁹ การล่าช้าในการรับขน ค้นวันที่ 11 มกราคม 2562 จาก <https://www.airports.go.th>

กฎหมายเพื่อนำมาปรับใช้กับกรณีหากมีการล่าช้าดังกล่าวย่อมจะต้องมีปัญหาเกิดขึ้นซึ่งเป็นปัญหาในการตีความหรือกำหนดค่านิยมตามกฎหมายของคำว่า การล่าช้า และเมื่อมีข้อพิพาทกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นย่อมจะส่งผลเสียและก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้โดยสารอย่างแน่แท้ เพราะผู้โดยสารเป็นเพียงผู้ใช้บริการเท่านั้นเป็นบุคคลที่ไม่มีความรู้เฉพาะหรือไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับเหตุผลที่ก่อให้เกิดกรณีการล่าช้าได้ จึงส่งผลให้ผู้โดยสารที่ใช้การรับขนทางอากาศยานไม่สามารถที่จะนำหลักการอะไรมาใช้เพื่อเป็นบรรทัดฐานในการเรียกร้องสิทธิของตนเมื่อเกิดความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้น โดยผู้เขียนได้ทำตารางเปรียบเทียบให้เห็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับทุกฝ่ายที่จะต้องใช้กฎหมายการรับขนฯ ฉบับนี้ ดังต่อไปนี้คือ

ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการไม่มีนิยามคำว่า การล่าช้า

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	ปัญหาที่เกิดขึ้น	ข้อเสีย
1.ผู้ขนส่ง	ทำให้ไม่สามารถทราบได้ว่าการล่าช้ามีความหมายที่ชัดเจนอย่างไรเพื่อที่จะใช้สิทธิปฏิเสธหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน	ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และไม่มี ความชัดเจนของการนิยามศัพท์
2.ผู้โดยสาร	ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถทราบได้ว่าการล่าช้าเพียงใดที่ตนเองสามารถจะใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้ขนส่งได้เมื่อมีการล่าช้าในการรับขนเกิดขึ้น	ทำให้อาจเสียสิทธิจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ เพราะไม่สามารถเรียกร้องได้ เพราะไม่รู้ว่อย่างใดคือการล่าช้า
3.ศาล	ทำให้เกิดปัญหาการตีความในการบังคับใช้กฎหมายนั้น เพราะเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นเป็นกรณีพิพาทศาลจะตัดสินการล่าช้าไว้อย่างไรเมื่อไม่มีค่านิยมกำหนดไว้อย่างชัดเจน	1.เป็นภาระแก่ศาลเมื่อไม่มีบรรทัดฐานและ ความหมายของคำว่า การล่าช้าทำให้ยากแก่การตีความ ทำให้เกิดข้อพิพาทในความหมายหรือนิยามของคำว่า การล่าช้า 2.ทำให้เกิดเป็นช่องว่างในการตีความหรือกำหนดนิยามของกฎหมาย

ตามตารางข้างต้นเห็นได้ว่าปัญหาการไม่มีคำจำกัดความเกิดผลเสียขึ้นกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายนี้ เมื่อไม่มีค่านิยมคำว่า การล่าช้าเอาไว้ก็จะส่งผลทำให้ผู้โดยสารต่างต้องนำสืบกันเองว่าเหตุดังกล่าวถือเป็นการล่าช้าหรือไม่อย่างไร การให้ความหมายค่านิยมศัพท์นี้จึงถือเป็นสาระสำคัญในการร่างกฎหมาย เนื่องจากเมื่อกฎหมายได้ให้คำนิยามไว้ชัดเจน การตีความหรือช่องว่างในการ

ตีความก็จะไม่มี ทำให้ไม่เกิดข้อพิพาทในการตีความเกิดขึ้น การนิยามศัพท์ของกฎหมายถือเป็นหัวใจสำคัญของการออกกฎหมายทุกฉบับ เพราะการตีความกฎหมายต้องดูบทนิยามและถือเป็นหลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ แต่หากไม่มีคำนิยามศัพท์ปัญหาการตีความกฎหมายก็จะเกิดขึ้นทันทีและเกิดขึ้นทุกครั้งซึ่งจากการที่ได้ศึกษากฎหมายฉบับนี้อย่างละเอียด จะพบว่ากฎหมายฉบับนี้ก็ได้กำหนดนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศไว้เกือบทุกคำที่ได้เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ และส่วนใหญ่กฎหมายได้กำหนดคำนิยามศัพท์ไว้ในบัญญัติมาตรา 1 หรือมาตรา 2 ซึ่งจะกำหนดความหมายของคำที่ใช้ในกฎหมายนั้นไว้อย่างชัดเจน อย่างเช่นคำว่า ผู้ขนส่ง, ผู้โดยสาร, การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่ากฎหมายได้มีคำนิยามและให้ความหมายไว้อย่างชัดเจนมากกว่าอย่างใดคือผู้ขนส่ง ผู้โดยสาร หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ผู้เขียนได้ค้นข้อมูลในการร่างกฎหมายฉบับนี้ว่าเพราะเหตุใดจึงไม่มีนิยามศัพท์หรือความหมายของคำว่ากล่าวล่าช้าระบุไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ก็พบว่าไม่มีการอ้างอิงเหตุผลใดๆว่าเหตุใดพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้จึงไม่ได้กำหนดความหมายหรือคำนิยามของคำว่ากล่าวล่าช้าไว้อย่างใด จึงไม่สามารถที่จะเข้าใจเหตุผลที่ชัดเจนว่าสาเหตุใดที่ทำให้ไม่มีการกำหนดคำนิยามของคำดังกล่าว การที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 ไม่ได้กำหนดบทนิยาม ความหมาย หรือคำจำกัดความของคำว่ากล่าวล่าช้าในการรับขนทางอากาศไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ทำให้เกิดปัญหาในการตีความของกฎหมายเกิดขึ้น การตีความของคำว่ากล่าวล่าช้าจะเกิดความยุ่งยากในการตีความของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

เมื่อไม่มีการตีความหรือให้คำนิยามความหมายของคำศัพท์ดังกล่าว หรือเมื่อไม่ได้กำหนดนิยาม ความหมายของคำว่ากล่าวล่าช้าไว้ เมื่อเกิดการล่าช้าเกิดขึ้นทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องไม่สามารถที่จะเข้าใจความหมายหรือการตีความคำดังกล่าวได้อย่างชัดเจนถูกต้องเป็นแนวทางเดียวกัน เพราะสาเหตุการล่าช้าในการรับขนทางอากาศในแต่ละกรณีย่อมมีรายละเอียดของระยะเวลาที่เกิดการล่าช้าที่แตกต่างกันออกไปและจะยึดถือว่าระยะเวลาใดที่จะถือว่าเป็นกรณีในการล่าช้า นั้น เมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นคู่กรณีแต่ละฝ่ายก็ต้องตีความหรือหาช่องว่างของกฎหมายเพื่อที่จะทำให้ฝ่ายของตนได้รับประโยชน์ ซึ่งในการพิจารณาคดีของศาลอาจทำให้เกิดข้อยุ่งยากในการตีความของศาล และเป็นการสร้างภาระที่หนักหน่วงแก่ศาลซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายที่จะต้องตีความหรือกำหนดคำนิยามหรือความหมายของการล่าช้าในแต่ละกรณีแตกต่างกันไปตามพฤติการณ์ของคดีนั้นๆทำให้เกิดเป็นช่องว่างในการตีความหรือกำหนดนิยามของกฎหมาย เพราะเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้น คู่สัญญาแต่ละฝ่ายย่อมต้องตีความหรือกำหนดนิยามความหมายของคำว่ากล่าวล่าช้าแตกต่างกันออกไปในแต่ละความหมาย หรือตีความคำว่าล่าช้าเพื่อที่จะเป็นข้อได้เปรียบให้กับฝ่ายตนเอง

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดข้อพิพาทจากเหตุดังกล่าวจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้คำนิยามศัพท์ของคำว่ากล่าวล่าช้าดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน สามารถตีความได้อย่างครบถ้วนและไม่ต้องมีข้อโต้แย้งกันอีกต่อไป ผู้เขียนจึงเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้มีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาให้ชัดเจน เพื่อให้การแก้ไขปัญหที่เกิดจากการขนส่งที่ล่าช้าเพื่อเป็นการหาแนวทางที่เหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว เพื่อก่อให้เกิดการใช้กฎหมายที่เกิดผล มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหายในการใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวต่อไป แต่ในทางกลับกันหากกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดคำนิยามคำว่ากล่าวล่าช้าไว้อย่างชัดเจน อาจส่งผลเสียทำให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบ

ครั้งหากเข้าเงื่อนไขนิยามคำว่ากล่าวซ้ำ ซึ่งอาจกลายเป็นกฎหมายที่ไม่สามารถยืดหยุ่นได้หรือยากแก่การบังคับใช้ต่อผู้ขนส่งด้วย จึงเห็นว่าการที่คณะผู้ร่างกฎหมายไม่ได้ให้ความหมายของคำนิยามคำว่ากล่าวซ้ำดังกล่าวไว้ อาจมีทั้งผลดีและผลเสียแก่ผู้ขนส่งทางอากาศก็ได้ แต่สำหรับผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ ยังมีความไม่เหมาะสมและต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อให้มีความสมบูรณ์เหมาะสมมากยิ่งขึ้น ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศของไทยทั้งสองฉบับมีเนื้อหาที่สอดคล้องกันและใช้บังคับควบคู่กันไปได้ จึงต้องมีการแก้ไขโดยเพิ่มเติมเนื้อหาของคำว่ากล่าวซ้ำให้ชัดเจนและสมบูรณ์ขึ้น

4.2 ปัญหาการจำกัดสิทธิในการใช้อายุความเพื่อการฟ้องคดีของผู้เสียหายเพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ

สัญญาการรับขนถือเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่งซึ่งวัตถุประสงค์ในการรับขนนั้นคือคนโดยสาร ของหรือสัมภาระ และเป็นสัญญาที่ได้ทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการขนส่งคนโดยสาร ของ หรือสัมภาระของผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงกันตั้งแต่แรก ตั้งแต่ได้มีการจองบัตรโดยสารของผู้โดยสาร เมื่อชำระเงินค่าบัตรโดยสารเรียบร้อยแล้วสัญญาให้บริการเกิดขึ้นแล้ว การรับขนทางอากาศนั้นมีข้อดีคือมีความรวดเร็ว มีความแน่นอนสม่ำเสมอ และเชื่อกันว่าจะมีความตรงต่อเวลา สะดวกและปลอดภัย ผู้โดยสารจึงยอมเข้าทำสัญญาซื้อบริการดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์สุดท้ายของสัญญารับขนคือ ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามการขนส่งให้ตรงตามกำหนดระยะเวลาตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ หรือขนส่งไปยังถึงจุดหมายปลายทางภายในระยะเวลาตามที่ได้ตกลงกันไว้ในบัตรโดยสาร แต่เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการปฏิบัติตามสัญญาที่ตกลงกันไว้กับผู้โดยสาร คือมีกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ การล่าช้าที่เกิดขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการในการขนส่งนั้น และผลกระทบดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายย่อมต้องได้รับการเยียวยาหรือได้รับการชดเชยจากผู้ขนส่งหากการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศเกิดขึ้นเพราะผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวเกิดขึ้น

ผู้เขียนได้ศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนฯ ฉบับนี้ ได้กำหนดสิทธิให้ผู้เสียหายต้องใช้สิทธิในการเรียกร้องหรือฟ้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าทดแทนโดยกำหนดสิทธิไว้ในมาตรา 55 สิทธิในการฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลงแล้วแต่กรณี” ซึ่งปัญหาในการฟ้องคดีของผู้เสียหายนั้น อายุความในการฟ้องคดีถือเป็นสาระสำคัญ การกำหนดอายุความไว้ 2 ปีหากไม่ใช้สิทธิภายในเวลาดังกล่าว สิทธิในการฟ้องคดีก็สิ้นไป ถือเป็นภาระจำกัดความรับผิดชอบโดยการจำกัดเวลา ในประเด็นนี้ผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับการจำกัดอายุความในการฟ้องคดี เนื่องจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามประเด็นที่ผู้เขียนได้ศึกษานั้นพบว่าการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งในรูปแบบที่พิเศษกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ผู้โดยสารไม่มีความรู้ในด้านใดๆเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศเลย ไม่ว่าจะเป็นตัวอากาศยานที่ใช้ในการรับขน ระบบเครื่องยนต์ สภาพอากาศ หรือรวมทั้งพนักงานของผู้ขนส่งของสายการบินนั้นๆ เมื่อเกิดความเสียหายจากการล่าช้าเกิดขึ้นซึ่งไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใดๆก็ตาม ผู้โดยสาร

ยอมเสียเปรียบในการทราบข้อมูลเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศนั้น เมื่อผู้เสียหายต้องการฟ้องคดีหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้เสียหายต้องใช้เวลาในการรวบรวมหลักฐานซึ่งอาจจะไม่ได้พยานหลักฐานอะไรที่เกี่ยวข้องในคดีเลย หากมีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศที่เกิดขึ้นนั้น

การรับขนเป็นสัญญาบริการเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากมูลหนี้สัญญาดังกล่าวแล้ว คือมีความล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้น ทำให้ผู้โดยสารได้รับความเสียหายซึ่งถือเป็นการกระทำละเมิดของผู้ขนส่งอีกอย่างหนึ่งด้วย ตัวอย่างเช่น นายเอกได้ซื้อบัตรโดยสารจากบริษัทสายการบินนกยูง เพื่อจะเดินทางไปยังประเทศอังกฤษเพื่อไปซื้อต้นคริสต์มาสตั๊กมาประดับตกแต่งสถานที่ ณ โรงแรมของตนในช่วงเทศกาลวันคริสต์มาส โดยนายเอกต้องมาให้ทันตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้เพราะต้นคริสต์มาสของบริษัทเจการ์ที่นายเอกสั่งนั้น เป็นต้นคริสต์มาสที่สั่งทำพิเศษเพราะมีขนาดใหญ่และมีลูกค้าสั่งจองไว้หลายราย โดยมีเงื่อนไขว่าลูกค้าต้องมารับสินค้าให้ตรงตามวันและเวลาที่กำหนดนัดไว้ แต่ในระหว่างที่นายเอกกำลังเดินทางไปนั้น ปรากฏว่าสายการบินนกยูงมีปัญหาด้านพัสดุของตัวเครื่องบิน ทำให้สายการบินต้องหยุดพัก ทำให้เกิดการล่าช้าขึ้น ส่งผลทำให้นายเอกไม่สามารถไปรับสินค้าได้ทันตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ ทำให้นายเอกต้องสูญเสียผลประโยชน์ทางธุรกิจเป็นมูลค่าหลายล้าน ซึ่งเป็นเหตุอันเกิดจากการรับขนล่าช้าของบริษัทสายการบินนกยูงผู้ขนส่ง โดยที่เหตุแห่งการล่าช้าตามตัวอย่างนี้ทำให้เห็นว่า การล่าช้าในการรับขนที่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งที่ไม่ได้ปฏิบัติตามสัญญาและก่อให้เกิดความเสียหายอันถือเป็นการทำละเมิดแก่ผู้โดยสารอีกประการหนึ่งด้วย ดังนั้นอายุความในการฟ้องคดีของผู้เสียหายที่มีอายุความสองปี ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการจำกัดสิทธิของผู้เสียหายมากเกินไปโดยจะเปรียบเทียบกับให้เห็นว่า การใช้สิทธิของผู้เสียหายไม่ว่ามูลหนี้ใด หากอายุความในมูลหนี้นั้นระยะเวลาในการฟ้องคดีสั้นกว่า ผู้เสียหายต้องมีสิทธิเลือกใช้อายุความที่ยาวกว่าในการใช้สิทธิของตนคืออายุความทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ได้ สัญญารับขนถือเป็นสัญญาบริการอย่างหนึ่งโดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ในบัตรโดยสารคือต้องรับขนตรงเวลาจึงจะถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามการชำระหนี้ครบถ้วนแล้ว แต่เมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นถือว่าผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ เป็นการผิดสัญญาและถือเป็นการทำละเมิดอีกอย่างหนึ่งด้วย ผู้เขียนไม่เห็นด้วยที่กฎหมายนี้ได้จำกัดความรับผิดชอบด้านเวลาไว้ เนื่องจากเป็นการไม่เหมาะสมเพราะการสืบหาข้อมูลเกี่ยวกับการรับขน ผู้ขนส่งเป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับการรับขน แต่ผู้โดยสารไม่มีความรู้ใดๆ ในระหว่างการแสวงหาข้อมูลอาจทำให้ระยะเวลาดังกล่าวสิ้นสุดไป ทำให้ผู้เสียหายเสียเปรียบเป็นอย่างมาก จึงสมควรที่จะกำหนดให้ผู้เสียหายมีข้อยกเว้นในการใช้สิทธิด้านอายุความในการฟ้องคดีได้

โดยหลักการฟ้องคดีกฎหมายกำหนดให้ผู้ฟ้องคดีต้องอาศัยมูลหนี้ซึ่งเป็นที่มาหรือบ่อเกิดของหนี้ในการใช้สิทธิฟ้องคดีนั้น และทำให้ทราบว่าในแต่ละคดีมีอายุความกี่ปี การซื้อบัตรโดยสารของผู้โดยสารเพื่อใช้บริการในการรับขนทางอากาศนั้น ถือว่าเป็นนิติกรรมสัญญาระหว่างผู้ขนส่งและผู้โดยสารที่มีหน้าที่ต่อกัน ซึ่งเป็นมูลหนี้ตามสัญญา และในเรื่องการรับขนที่ล่าช้าอันเกิดจากผู้ขนส่งกระทำนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นก็ถือเป็นการกระทำละเมิดด้วย ทำให้การกระทำที่เกิดขึ้นอาจก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางสัญญาและทางละเมิดได้พร้อมๆ กันหรือที่เรียกว่าเป็นกรณีที่เป็นความ

รับผิดชอบ⁸⁰ กรณีการรับขนที่มีความล่าช้าเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้โดยสาร กรณีดังกล่าวก็จะมีประเด็นเรื่องอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาซึ่งกำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้โดยกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันขึ้นที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะมาถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่มีการรับขนได้หยุดลงแล้วแต่กรณี ส่วนอายุความตามสัญญาทั่วไปมีอายุความกำหนดไว้ยาวกว่า 10 ปี ดังนั้น ปัญหาว่าผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนล่าช้าจะใช้อายุความใด ผู้เขียนเห็นว่าต้องดูว่าผู้โดยสารหรือผู้เสียหายจะฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุตั้งต้นในการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลคดีใด ไม่ควรที่จะกำหนดไว้เพียงสองปีแล้วสิ้นสิทธิทันที ต้องมีกรณีข้อยกเว้นให้เป็นทางเลือกของผู้เสียหายในการที่จะฟ้องคดีได้ เพราะแต่ละคดีไม่ว่ามูลเหตุของคดีนั้นจะมาจากมูลเหตุอะไรที่กำหนดอายุความแบบจำกัดไว้ว่าต้องฟ้องภายในสองปีทุกมูลคดีจึงจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนได้ ยกตัวอย่างเช่น นายเอกได้ใช้บริการการรับขนกับสายการบินเอแอร์ไลน์ ซึ่งได้เดินทางไปยังประเทศอเมริกา นายเอกก็ได้เดินทางไปด้วยเที่ยวบินดังกล่าว ในระหว่างที่การขนส่งนั้น สัญญารับขนคนโดยสารเกิดขึ้นระหว่างนายเอก และบริษัทเอแอร์ไลน์ที่บริษัทจะต้องมีหน้าที่ตามสัญญาที่จะต้องปฏิบัติการเพื่อส่งนายเอกไปยังอเมริกาซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางตามสัญญาโดยปลอดภัย แต่หากมีการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางทางอากาศ ทำให้นายเอกได้รับความเสียหายคือบาดเจ็บทางร่างกาย ในกรณีตามตัวอย่างนี้ถือว่าบริษัทเอแอร์ไลน์ผิดสัญญา ทำให้เกิดความเสียหายและต้องรับผิดชอบตามสัญญา ซึ่งในขณะเดียวกันการกระทำให้เกิดอุบัติเหตุของบริษัท เอแอร์ไลน์ จำกัด ถือเป็นการกระทำที่ครบองค์ประกอบความผิดฐานละเมิดแล้ว ซึ่งบริษัท เอแอร์ไลน์ จำกัด มีหน้าที่ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่นายเอก ตามตัวอย่างนายเอกสามารถที่จะใช้สิทธิเลือกฟ้องบริษัท เอแอร์ไลน์ จำกัด ให้รับผิดชอบตามสัญญารับขนและรับผิดชอบในการกระทำละเมิดได้ด้วย ซึ่งอายุความทั้งสองนี้ก็มีอายุความของคดีไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับว่าผู้เสียหายจะใช้อายุความใด เพื่อให้ตนได้ประโยชน์มากที่สุด การที่กฎหมายในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศได้กำหนดและจำกัดอายุความในการใช้สิทธิฟ้องคดีเพียงสองปี จึงถือว่าไม่เหมาะสม เพราะกฎหมายไม่ยืดหยุ่นหรือเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายที่ได้รับความเดือดร้อนจากการล่าช้าเลย

สำหรับผู้เขียนเห็นว่า การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในกรณีนี้ อาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าการใช้อายุความในกฎหมายเฉพาะฉบับนี้ เนื่องจากมีอายุความที่ยาวกว่า อีกทั้งการผิดสัญญาอันเกิดจากการล่าช้าก็เป็นการผิดสัญญาทางแพ่ง หากเพื่อประโยชน์ของผู้โดยสารหรือคุ้มครองผู้โดยสารได้อย่างแท้จริง ผู้เขียนเห็นว่า ต้องมีการนำอายุความที่ยาวกว่ามาใช้บังคับได้

⁸⁰ ศันันท์กรณ โสทธิพันธุ์ ,คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควรได้ ,พิมพ์ครั้งที่ 8 ,(บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2561) , หน้า 410 – 411.

4.3 ปัญหาอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย เมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นในประเทศไทย โดยให้กำหนดบทลงโทษความรับผิดอันเกิดจากกรณีล่าช้าให้มีโทษทางปกครองหรือให้รับผิดเพิ่มขึ้น

ปัญหาการล่าช้าในการรับขนทางอากาศเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารมากที่สุด หากเปรียบเทียบกับสาเหตุอื่นๆ ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเหล่านั้น โดยส่วนใหญ่การล่าช้าในการรับขนทางอากาศที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ผู้เขียนจึงขอยกตัวอย่างกรณีข่าวของสายการบินนกแอร์ โดยเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2562 นายปิยะ ยอดมณี ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เปิดเผยว่าสายการบินของตนต้องมีการปรับปรุงแก้ไขในเรื่องการตรงต่อเวลา โดยพบว่า การตรงต่อเวลาลดลงไปจากเดิม 86 % เหลือเพียง 74 % โดยพบว่าในสังคมสื่อออนไลน์จะเห็นได้ว่า สายการบินนกแอร์โดนผู้โดยสารต่อว่าเรื่องตารางการบินล่าช้ากว่ากำหนด (Delay) ค่อนข้างมาก โดยแจ้งว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดการตีเลี่ยนนั้นส่วนใหญ่มาจากเครื่องบินซ่อมพร้อมกันหลายลำ ทำให้ไม่เพียงพอ อีกทั้งสภาพอากาศและการจราจรทางอากาศด้วย โดยแจ้งว่าทางนกแอร์ไม่ได้นั่งนอนใจในเรื่องที่เกิดขึ้น และต้องขอโทษผู้โดยสารทุกท่านด้วย โดยจะพยายามแก้ไขไม่ให้เกิดขึ้นอีก และแจ้งต่อไปว่า ตั้งแต่เดือนเมษายน 2562 หรือช่วงเทศกาลสงกรานต์จะเรียกความเชื่อมั่นให้แก่ผู้โดยสารอีกครั้ง⁸¹ จากข่าวที่ผู้เขียนได้ยกมาเป็นตัวอย่งนั้นทำให้ทราบว่าการล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้น ผู้ประกอบการหรือสายการบินก็ทราบในปัญหาและสาเหตุดังกล่าวตลอดมา แต่ก็ได้มีการแก้ไขปัญหานี้อย่างจริงจัง สาเหตุอาจมาจากการที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่มักจะไม่มีใครเรียกร้องในความเสียหายที่เกิดขึ้น และมักจะใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อเรียกค่าเสียหายเมื่อมีการล่าช้าในเวลาที่ยาวนานหาช้าโง่งขึ้นไป และการล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการที่ผู้ประกอบการไม่ได้แจ้งเหตุแห่งการล่าช้าให้แก่ผู้โดยสารทราบเมื่อมีเหตุดังกล่าว จึงทำให้มีการร้องเรียนต่อสื่อมวลชนหรือออกสื่อจนเป็นข่าวซึ่งเผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต เนื่องจากการล่าช้านั้นบทลงโทษที่พระราชบัญญัติฯนี้ได้กำหนดไว้ เป็นการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งเท่านั้น และไม่มี การลงโทษอื่นกับผู้ขนส่งแต่อย่างใดเมื่อมีการล่าช้าและมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนดังกล่าว

ผู้เขียนขอยกตัวอย่างเหตุความล่าช้าที่เกิดขึ้นอีกครั้ง โดยขอยกตัวอย่างข่าวของหนังสือพิมพ์ข่าวสด ฉบับลงวันที่ 4 เมษายน 2561 โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท) กระทรวงคมนาคม ได้แจ้งว่า ปัญหาสายการบินล่าช้าหรือตีเลี่ยนนั้นได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ โดยทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำชับไปยังทุกสายการบินเพื่อเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมทั้งให้ดูแลผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากการล่าช้าในการรับขนนั้นได้รับผลกระทบน้อยที่สุด จึงทำให้เห็นว่าปัญหาการล่าช้าเมื่อเกิดขึ้นแล้วมีความ

⁸¹ นกแอร์ตีเลี่ยน คืบวันที่ 19 พฤษภาคม 2562 จาก <https://www.airports.go.th>

เสียหายเกิดขึ้นอย่างเนืองนอน และเป็นปัญหาที่สำคัญจนหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลต้องมาจัดให้สายการบินต้องชดเชยสิทธิให้กับผู้โดยสารที่เจอกับการล่าช้าหรือดีเลย์ดังกล่าว

การล่าช้าในการรับขนไม่ว่าจะเป็นสายการบินภายในประเทศหรือสายการบินระหว่างประเทศก็มีปัญหานี้เกิดขึ้นมาสูงที่สุดสำหรับการรับขนทางอากาศ โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กพท. ได้เตรียมออกกฎการจ่ายค่าชดเชยผู้โดยสารแอร์ไลน์ต่างชาติ กรณีเที่ยวบินระหว่างประเทศดีเลย์เพื่อหวังสร้างมาตรฐานคุ้มครองผู้บริโภคโดยมีความเท่าเทียมกัน ซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในปี โดยที่นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท) เปิดเผยว่า กพท.อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อเตรียมออกร่างประกาศกฎหมายคุ้มครองผู้โดยสารในกรณีที่ดินทางผ่านสายการบินต่างชาติและได้รับผลกระทบจากเหตุเที่ยวบินล่าช้าเพื่อให้มีความเท่าเทียมกัน

ในประเด็นปัญหาเงื่อนไขการคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นสายการบินสัญชาติอื่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในประกาศกฎหมายคุ้มครองผู้โดยสารฯ ของกระทรวงคมนาคมนั้น ออกเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งในไทยเท่านั้น แต่ไม่คุ้มครองสายการบินต่างประเทศด้วย ซึ่งในความเป็นจริงประเทศไทยมีสนามบินที่เป็นสนามบินนานาชาติหลายแห่งมาก ผู้โดยสารส่วนใหญ่ก็จะเป็นต่างชาติ การที่ประกาศดังกล่าวมีผลใช้เฉพาะสายการบินสัญชาติไทย โดยประกาศดังกล่าวนี้คุ้มครองผู้โดยสารทั้งที่เป็นคนไทยและเป็นชาวต่างชาติ ถือเป็นการปฏิบัติที่ไม่เท่าเทียมกัน เพราะประเทศไทยในปัจจุบันนี้ชาวต่างชาติในหลายๆประเทศได้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวหรือประกอบธุรกิจเพิ่มมากขึ้น และผู้โดยสารเหล่านี้มักเดินทางไปต่างประเทศผ่านสายการบินต่างชาติมากขึ้นทำให้เกิดกรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือดีเลย์ ทำให้ไม่สามารถบังคับสายการบินให้ชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนหรือแก้ไขดูแลผู้โดยสารได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบังคับ ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมกับทุกสายการบินที่บินในประเทศไทยหรือผ่านหรือหยุดพักในประเทศไทย เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเมื่อมีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ หรือแก้ไขเยียวยาเมื่อมีการดีเลย์ที่เกิดขึ้นนั้น

แต่เมื่อไม่มีมาตรการใดๆเพื่อบังคับใช้กับผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำให้เกิดความล่าช้าในการรับขนเพื่อใช้เป็นบทบังคับในการเรียกร้องค่าเสียหายเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเกิดจากกรณีการล่าช้าในการรับขน โดยที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้นโดยทันที ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายสามารถได้รับเงินค่าเสียหายเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น โดยไม่ต้องไปฟ้องร้องต่อศาลเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขน

กฎหมายได้กำหนดให้ผู้เสียหายต้องฟ้องร้องภายในอายุความที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น หากผู้เสียหายไม่ได้ดำเนินการฟ้องร้องดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ผู้เสียหายก็จะมีสิทธิได้รับเงินเพื่อเยียวยาความเสียหายซึ่งตนได้รับมา การกำหนดอายุความสองปีในการฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้น การพิจารณาพิสูจน์ความเสียหายย่อมส่งผลเสียให้กับผู้โดยสารหรือผู้เสียหาย เพราะตนไม่ได้เป็นผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศเลย

ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีเฉพาะการล่าช้าในการรับขนเท่านั้นที่ควรมีมาตรการเพื่อช่วยให้ผู้โดยสารที่เดือดร้อนจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศได้รับการเยียวยาที่ดีที่สุด รวดเร็วและช่วยลดความยุ่งยากในการฟ้องร้องคดีของผู้โดยสารซึ่งได้รับความเสียหายนั้น โดยการที่ให้หน่วยงาน

ของรัฐกำหนดมาตรการบังคับทางปกครอง โดยกำหนดโทษทางปกครองให้ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด และเร่งด่วนเมื่อมีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าเกิดขึ้น โดยให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้ดูแลเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยงานเฉพาะขึ้นมาทำหน้าที่จัดการหรือใช้มาตรการทางปกครอง เพื่อบังคับกับผู้ขนส่งโดยตรง หากมีเหตุการณ์ล่าช้าเกิดขึ้น สายการบินจะต้องชำระค่าปรับทางปกครองโดยทันที หรือภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่ากึ่งวัน เพื่อให้ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายได้รับการเยียวยาจากการล่าช้าในการรับขนนั้น โดยให้หน่วยงานของรัฐจัดเก็บเงินดังกล่าวได้ทันที เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น โทษทางปกครองอาจช่วยแก้ไขปัญหาของผู้โดยสารได้ดีกว่าการฟ้องร้องเพื่อเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้น และลดภาระค่าใช้จ่ายในการฟ้องคดีและการต้องจ่ายทนายความเพื่อการฟ้องคดีต่อศาล โทษทางปกครองเป็นโทษที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้ทันทีเมื่อพบความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้น

ในทางปฏิบัติจะต้องแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาของกฎหมายโดยต้องออกเป็นกฎหรือประกาศก็ได้ เพื่อให้มีมาตรการบังคับใช้โทษทางปกครอง โดยต้องกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่เป็นตัวกลางคอยประสานงานเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เพราะโทษทางปกครองในปัจจุบันนี้ มีกฎหมายหลายฉบับนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหการฟ้องร้องเป็นคดีขึ้นสู่ศาล เพื่อลดปริมาณคดีให้น้อยลง ยกตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ก็ได้นำโทษทางปกครองมาบัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าว เพื่อใช้บังคับและอำนวยความสะดวกให้แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

โทษทางปกครองนั้น กำหนดให้เป็นโทษปรับที่เป็นตัวเงิน โดยกำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปให้สอดคล้องกับความเสียหายที่พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้ โดยกำหนดค่าปรับเป็นจำนวนเงินโดยคิดจากชั่วโมงที่ล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นตัวกำหนดอัตราค่าปรับดังกล่าวโดยคิดเป็นชั่วโมงที่มีความล่าช้าเกิดขึ้น โดยกำหนดดังต่อไปนี้

1. หากผู้ขนส่งฝ่าฝืนหรือก่อให้เกิดความล่าช้า เป็นระยะเวลาเกิน 30 นาที ต้องชำระค่าปรับทางปกครองในอัตราไม่เกิน.....บาท
2. หากผู้ขนส่งฝ่าฝืนหรือก่อให้เกิดความล่าช้า เป็นระยะเวลาเกิน 1 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับทางปกครองในอัตราไม่เกิน.....บาท

และให้กำหนดอัตราค่าปรับที่สูงขึ้นไปตามลำดับการล่าช้าตามจำนวนชั่วโมงที่ล่าช้าเพิ่มมากขึ้นไปในอัตราที่สูงสุด โดยกำหนดจำนวนไว้ไม่เกินความเสียหายที่ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายได้รับจริง

และหากไม่มีการชำระค่าปรับทางปกครองให้กับผู้เสียหายภายในเวลาที่หน่วยงานของรัฐเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องชำระค่าปรับนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าจะต้องนำมาตราบังคับทางปกครองมาใช้บังคับกับกรณีนี้ด้วยโดยอนุโลม

ในการกำหนดโทษทางปกครองย่อมมีผลดีมากกว่าผลเสีย เพราะสามารถบังคับได้ทันที หากมีการกำหนดโทษทางอาญาไว้ย่อมทำให้ผู้ขนส่งเสียหาย เพราะเหตุดังกล่าวเป็นธุรกิจการพาณิชย์ การจะนำโทษทางอาญามาใช้บังคับอาจดูรุนแรงเกินไปกับผู้ขนส่ง ที่ได้ประกอบธุรกิจดังกล่าว เพราะโทษทางอาญาก็ได้กำหนดโทษปรับไว้ด้วยเหมือนกัน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างโทษปรับทางปกครองกับโทษปรับทางอาญา ผู้ขนส่งย่อมจะเลือกมาตรการลงโทษทางปกครองมากกว่า เพราะเป็นความเสียหายทางแพ่งย่อมดีกว่าทางอาญาแน่นอน เห็นได้ว่าการล่าช้าในการรับขน (Delay) เป็นการกระทำผิดสัญญาทางแพ่งที่คู่สัญญาต้องไปเรียกร้องค่าเสียหายกันเอง แต่สำหรับกิจการการรับขนถือ

เป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญประเภทหนึ่ง การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารได้ในระดับหนึ่ง สายการบินไม่เพียงเป็นผู้ประกอบการเมื่อกิจการดังกล่าวถือเป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญ จึงควรมีมาตรการที่แสดงให้เห็นว่า ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบต่อสาธารณชนด้วยไม่ใช่เพียงแต่มีหน้าที่มุ่งแสวงหากำไรในทางธุรกิจแต่เพียงอย่างเดียว

เมื่อการขนส่งทางอากาศถือเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งและเป็นการบริการสาธารณะ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า การประกอบกิจการดังกล่าวนี้ กิจการนั้นต้องตกอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐหรือให้รัฐเป็นผู้ดูแลหากเกิดปัญหาอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ เพื่อเป็นหลักประกันให้กับผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้บริโภค ให้ได้รับการบริการหรือได้รับความคุ้มครองอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องย่อมต้องมีหน้าที่หรือมีบทบาทในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือระเบียบ หรือประกาศเกี่ยวกับการล่าช้าในการรับขนที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารอย่างแท้จริงมากกว่าที่จะปล่อยให้เป็นเรื่องที่ผู้โดยสารที่จะต้องไปดำเนินการเรียกร้องกับสายการบินเอง เพราะแต่ละสายการบินมีมาตรการหรือวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกันไปและเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารจึงควรให้รัฐต้องดำเนินการโดยมีมาตรการคุ้มครองผู้เสียหายมากกว่าที่เป็นอยู่

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ตามที่ได้ศึกษาจะพบว่าปัญหาการพิพาทเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศทั้งในประเทศและการรับขนระหว่างประเทศในประเทศไทย ในอดีตที่ผ่านมาจะอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่นำมาใช้กับกรณีพิพาทที่เกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลายาวนานหลายสิบปีแล้ว ก่อนจะมีการใช้กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศโดยตรงซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่ได้บัญญัติและบังคับใช้เกิดขึ้น ซึ่งได้นำมาบังคับใช้กับการรับขนทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศของประเทศไทยด้วย

กฎหมายฉบับนี้จากการศึกษาผู้เขียนพบว่าปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งผู้เขียนได้ศึกษาจะเป็นประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยศึกษากรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ซึ่งในอดีตประเทศไทยก็ยังไม่มียกกฎหมายที่ได้บัญญัติในเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน ซึ่งเป็นเหตุทำให้การใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศทำได้เพียงนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนมาใช้บังคับตลอดเวลาหากเกิดปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศในฐานะเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง จนเมื่อปีพุทธศักราช 2558 ก็ได้มีการบัญญัติและประกาศใช้กฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศเกิดขึ้น และกฎหมายฉบับนี้มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

กฎหมายฉบับดังกล่าวนี้มีที่มาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งถือเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่มีการใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศในหลายประเทศและถือเป็นกฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับสำคัญที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศทั่วโลก เนื่องจากมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการรับขนทางอากาศและถือเป็นกฎหมายที่สมบูรณ์มากที่สุดขณะนี้ หากเปรียบเทียบกับกฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับอื่นที่มีมาทั้งหมด โดยมีคู่สัญญาอนุภาคจากหลากหลายประเทศให้การลงนามยอมรับ และให้ความร่วมมือกับอนุสัญญาภาคีฉบับนี้อย่างมากมาย

สำหรับประเทศไทยได้นำกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้บัญญัติไว้ให้นำมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ รวมถึงการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย เมื่อไทยได้นำเนื้อหาทั้งหมดมาจากกฎหมายอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพื่อนำมาบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศให้กับประเทศไทยก็ย่อมจะทำให้เข้าใจได้ว่า กฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ถูกต้อง มีเนื้อหาที่ชัดเจน ครอบคลุมทุกปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ทั้งหมด ทำให้ปัญหาบางปัญหาที่เกิดขึ้นกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้นได้มีการแก้ไขหรือเยียวยาความเสียหายให้กับผู้โดยสารหรือผู้เสียหายครบถ้วนแล้ว ทำให้บางปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศซึ่งก็คือปัญหาการล่าช้าในการรับขนถูกมองข้ามไป ทำให้คิดว่ากฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้ออกมาใช้บังคับและครอบคลุมกับทุกสภาพปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศได้อย่างชัดเจนและครบถ้วนสมบูรณ์แล้วซึ่งสามารถช่วยแก้ไขทุกปัญหาได้ทั้งหมดอันเป็นปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศได้อย่างสมบูรณ์

แต่เมื่อผู้เขียนได้ทำการศึกษากฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ฉบับนี้ออย่างละเอียดถี่ถ้วนแล้ว ก็ยังทำให้เห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ยังมีปัญหาอีกหลายประการเกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายดังกล่าว เพราะได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้ขึ้นอีกครั้งในปีเดียวกันที่ออกกฎหมายมาใช้บังคับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ได้มีปัญหาและข้อบกพร่องในการบังคับใช้หลายประการด้วยกัน เพราะเป็นการแก้ไขในช่วงระยะเวลาที่ใกล้ชิดกันมาก ซึ่งการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวก็น่าจะทำให้เห็นว่ากฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับนี้น่าจะค้นพบปัญหาในการบังคับใช้หลายอย่างเกี่ยวกับเนื้อหาหรือการใช้บังคับของกฎหมาย อาจเพราะเป็นกฎหมายที่เพิ่งออกมาใหม่สำหรับการบังคับใช้และเป็นกฎหมายเฉพาะทางที่เพิ่งประกาศใช้ในประเทศไทยและใช้บังคับได้เพียงสองปีเท่านั้น ซึ่งหากนับจากระยะเวลาที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้ อย่างที่ได้ทราบกันมาตั้งแต่ต้นว่ากฎหมายฉบับนี้ใช้ระยะเวลาในการศึกษาเพื่อร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่ยาวนานมากตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว แต่เมื่อมาประกาศใช้บังคับกฎหมายฉบับนี้ ก็ยังไม่สมบูรณ์เพียงพอ และไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยๆกับสายการบินหรือผู้ขนส่งหรือผู้โดยสารได้ เพราะไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างสมบูรณ์ ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีการล่าช้าในกฎหมายฉบับนี้ก็ไม่มีกำหนดค่านิยามหรือความหมายของการล่าช้าในการรับขนทางอากาศไว้ ซึ่งเมื่อเกิดกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศและมีความเสียหายเกิดขึ้นจากกรณีการล่าช้าดังกล่าวเกิดขึ้น ศาลก็ยังคงต้องมีการตีความกันอย่างที่เคยปฏิบัติมาแต่ก่อนหน้านั้น เพราะเหตุที่กฎหมายไม่ได้นิยามคำว่า การล่าช้าไว้ในกฎหมายฉบับนี้ไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุม

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับนี้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และทำให้ผู้โดยสารสามารถที่จะใช้สิทธิเรียกร้องตามสิทธิของตนในกรณีมีการล่าช้าในการรับขนเกิดขึ้นตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เพราะเหตุความล่าช้าในการรับขนทางอากาศเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดมากที่สุดและสามารถประสบพบเจอได้ในธุรกิจการรับขนทางอากาศของผู้ขนส่งทางอากาศ และยังส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับผู้โดยสารหรือผู้เสียหายด้วย ปัญหาการล่าช้าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งมากที่สุดในทุกสายการบิน ทุกเส้นทางการบิน ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางการบินภายในประเทศ หรือเส้นทางการบินระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่าปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาสำคัญที่ยืดเยื้อที่สุดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ และเป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนจากผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินเป็นอันดับต้นๆของทุกสายการบินหากเกี่ยวข้องในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในเรื่องการรับขนทางอากาศ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้นับเป็นเรื่องที่จะต้องได้รับการแก้ไข หรือทำให้ปัญหากรณีการล่าช้าดังกล่าวยุติหรือจบสิ้นไป หรือทำให้ปัญหาดังกล่าวลดน้อยลงไปมากที่สุด ถ้าการล่าช้าในการรับขนทางอากาศดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เช่น เกิดจากสภาพอากาศภายนอกซึ่งผิดปกติและเป็นเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะบังคับหรือควบคุมได้ หรือผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะทราบเหตุการณ์ล่วงหน้าได้เลยว่าเหตุสุดวิสัยนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อใด หรือจะมาในรูปแบบหรือสถานการณ์อย่างไร หรือจะมาในเวลาใดบ้าง เหตุสุดวิสัยดังกล่าวจึงถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม หรือผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะบังคับมันได้อย่างแท้จริงโดยตัวของผู้ขนส่งเองหรือโดยตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งเหตุสุดวิสัยดังกล่าวหากทำให้การล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งย่อมมีสิทธิยกเหตุดังกล่าวขึ้นมาเป็นข้ออ้างในการต่อสู้หรือปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในอันที่จะต้องชดเชยค่าเสียหายต่อผู้โดยสาร

หากเป็นกรณีการล่าช้าซึ่งเกิดขึ้นจากเหตุอื่นที่ไม่ใช่เหตุสุดวิสัยและเป็นเหตุอันเกิดจากผู้ขนส่งและตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นผู้ก่อให้เกิดเอง ซึ่งเหตุดังกล่าวผู้ขนส่งหรือตัวแทนสามารถที่จะทำการตรวจสอบหรือสามารถแก้ไขเหตุดังกล่าวได้ หรือผู้ขนส่งสามารถที่จะควบคุมดูแลได้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ล่าช้าดังกล่าวจะเกิดขึ้น เมื่อมีการล่าช้าจากเหตุการณ์หรือเกิดจากเหตุอันผู้ขนส่งซึ่งผู้ขนส่งสามารถที่จะตรวจสอบหรือควบคุมได้ หรือไม่ได้อยู่นอกเหนือความสามารถในการควบคุมของผู้ขนส่งหรือตัวแทน หากเกิดกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงจำเป็นต้องเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบหรือเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากเหตุดังกล่าวเหล่านั้นให้กับผู้โดยสาร เพราะเหตุล่าช้าเป็นเหตุการณ์ที่พิพาทซึ่งเกิดขึ้นเป็นประจำการแก้ไขปัญหานั้นอันเกิดจากการล่าช้า ผู้ขนส่งย่อมจะต้องรู้ถึงสาเหตุที่มา หรือเหตุแห่งการล่าช้า นั้น ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่จะต้องหาทางป้องกัน หรือหามาตรการแก้ไขปัญหานั้นเอาไว้ เพราะเป็นปัญหาที่ต้องเกิดทุกวันเกิดทุกสัปดาห์ หรือเกิดขึ้นทุกๆเดือน ในการดูแลปัญหาการล่าช้าจึงต้องเป็นภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องดำเนินการแก้ไขเพื่อมิให้เกิดเหตุดังกล่าว

และเมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหาย โดยต้องถือเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติทันทีเพื่อเยียวยาความเสียหายดังกล่าว นั้นให้แก่ผู้เสียหาย ไม่ใช่ว่าเมื่อเกิดความเสียหายจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศของผู้ขนส่ง ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายจะต้องไปเรียกร้องหรือต้องฟ้องร้องเพื่อทวงถามสิทธิในค่าเสียหายดังกล่าว ก่อน เพราะหากศึกษาจากหลายกรณีที่เกิดจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งมักจะเพิกเฉยและไม่เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นทันที และหากไม่เกิดเป็นประเด็นข่าวดังตามโลกโซเชียล เช่น ในสื่อออนไลน์ เช่น Facebook การล่าช้าในการรับขนถือเป็นปัญหาหลักของการรับขนทางอากาศ และเชื่อว่าทุกฝ่ายคงไม่มีใครอยากให้ปัญหาการล่าช้าเกิดขึ้นในทุกสายการบิน แต่ก็ต้องยอมรับว่าปัญหาการล่าช้าดังกล่าวก็เกิดขึ้นเกือบจะทุกครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการล่าช้าเล็กน้อยไม่ถึงชั่วโมงหรือไม่ก็นาที หรืออาจจะยาวนานกว่านั้นอาจล่าช้าเป็นชั่วโมงขึ้นไปจนถึงหลายชั่วโมง หรือจนถึงขั้นล่าช้าจนต้องมีการยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าวก็เกิดขึ้น จนบางครั้งทำให้เห็นว่าการล่าช้าของสายการบินบางสายการบินโดยเฉพาะสายการบินที่เป็นสายการบินราคาถูกหรือ (Low Cost) ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นบ่อยมากกับผู้โดยสารจนกลายเป็นเรื่องธรรมดาหรือเป็นเรื่องปกติที่ผู้โดยสารต้องจำยอม และตัวผู้โดยสารเองก็ไม่กล้าที่จะใช้สิทธิของตนเองในการเรียกร้องเมื่อเกิดกรณีการล่าช้า และโดยส่วนใหญ่หากเกิดกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นกับผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นการล่าช้าในระยะเวลาล้านๆหรือยาว ผู้โดยสารก็จะทำได้แต่เพียงแครอเวลาเพื่อที่จะได้บินต่อไปซึ่งสามารถใช้สิทธิของตนได้เท่านั้น ซึ่งการล่าช้าที่เกิดขึ้นผู้โดยสารอาจไม่ได้ทราบถึงข้อเท็จจริงหรือสาเหตุที่แท้จริงของการล่าช้าในการรับขนทางอากาศดังกล่าวจากสายการบินเลย เนื่องจากเมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นทางสายการบินหรือผู้ขนส่งมักจะอ้างหรือชี้แจงเหตุจากการล่าช้าของสายการบิน โดยอาจอ้างเป็นศัพท์เทคนิคหรืออ้างเป็นศัพท์เฉพาะเกี่ยวกับสายการบิน ซึ่งผู้โดยสารไม่อาจทราบได้เลยว่าเหตุที่ผู้ขนส่งอ้างหรืออ้างมาดังกล่าวนั้นเป็นความจริงหรือไม่อย่างไร หรือเป็นอย่างที่ผู้ขนส่งกล่าวอ้างหรืออ้างมาหรือไม่ และเหตุที่ผู้ขนส่งมักจะอ้างนั้นเป็นเรื่องจริงที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพราะผู้โดยสารไม่สามารถที่จะตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้เลยเมื่อเกิดการกรณีล่าช้าเกิดขึ้นแล้ว เพราะผู้ขนส่งหรือสายการบินมักจะอ้างเหตุผลวิสัย หรือกล่าวอ้างว่ารันเวย์ไม่เพียงพอที่จะให้เครื่องบินขนส่งลงจอด จึงทำให้เกิดกรณีการล่าช้า ซึ่งเมื่อฟังเหตุผลในการอ้างดังกล่าวของผู้ขนส่งนั้น มักจะพบว่าสองเหตุการณ์ดังกล่าวนี้เกิดขึ้นถี่มากที่สุด แต่ไม่มีหลักฐานใดที่จะยืนยันให้เห็นว่าการอ้างเหตุดังกล่าวของผู้ขนส่งน่าเชื่อถือ ดังนั้นจึงต้องมีหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบเหตุอันเกิดจากการล่าช้าของสายการบินดังกล่าวได้ ไม่ใช่เพียงแค่การกล่าวอ้างเหตุผลในการล่าช้าแบบลอยๆไม่มีพยานเอกสารอ้างอิงแต่อย่างใดเลย โดยอาจจะต้องกำหนดให้มีหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องทำการตรวจสอบสายการบินหรือผู้ขนส่งของสายการบินนั้นให้ทราบถึงสาเหตุของการล่าช้าของสายการบินดังกล่าวที่เกิดการล่าช้าเกิดขึ้นนั้นเพราะสาเหตุอะไร เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เกิดขึ้นบ่อยครั้งแค่ไหน หรือควรมีการกำหนดให้

สายการบินต้องทำการตรวจสอบและนำส่งรายงานสรุปผลการล่าช้าของสายการบินของตน หรือควรที่จะมีผลสรุปหรือมีการทำรายงานดังกล่าวเพื่อใช้ตรวจสอบหรืออ้างอิง เพื่อแจ้งให้ผู้โดยสารทราบเพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจใช้บริการสายการบินนั้นๆ และกำหนดมาตรการให้สายการบินต้องหาแนวทางแก้ไขความล่าช้า และหน่วยงานที่ตรวจสอบควรจะมีการติดตามผลว่าสายการบินดังกล่าวมีการดำเนินการแก้ไขเหตุดังกล่าวหรือไม่ เพียงใด โดยอาจกำหนดให้ต้องรายงานผลกับหน่วยงานเป็นช่วงเวลา โดยอาจกำหนดเป็นการรายงานผลเป็นช่วงระยะเวลา 1 เดือน 3 เดือน หรือ 6 เดือนครั้ง เพื่อให้ผู้ขนส่งต้องใส่ใจหรือตรวจสอบหรือหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการล่าช้าในการรับขนที่เกิดขึ้นในสายการบินของตน รวมทั้งแก้ไขปัญหาการล่าช้าในกรณีดังกล่าวที่เกิดขึ้นได้ ไม่ใช่เมื่อเกิดกรณีการล่าช้าเกิดขึ้นครั้งใด สายการบินหรือผู้ขนส่งเองมักจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ หากล่าช้าไม่เกินสองชั่วโมงขึ้นไป และแม้ว่าบางสายการบินการล่าช้าเกิดขึ้นหลายชั่วโมงมากแต่ผู้โดยสารก็ไม่ได้รับการช่วยเหลือใด ๆ จากสายการบินเพราะข้อกำหนดของสายการบิน และผู้โดยสารเองก็ไม่สามารถที่จะใช้สิทธิของตนได้ อาจเป็นเพราะมองว่าเป็นปัญหาธรรมดาที่เกิดขึ้นประจำ หรืออาจกลัวว่าหากเกิดร้องเรียนหรือมีข้อพิพาทกับสายการบินดังกล่าวที่ล่าช้าแล้ว หากตนเองเรียกร้องหรือไว้วางใจเพื่อเรียกร้องสิทธิของตนจากสายการบินดังกล่าว ตนอาจจะไม่ได้โดยสารสายการบินนั้นอีก เนื่องจากสายการบินบางสายการบินมีเฉพาะบางพื้นที่ สายการบินทางเลือกอาจมีไม่มากพอ เมื่อมีข้อเรียกร้องเกิดขึ้นกับสายการบินก็กลัวจะโดนตัดสิทธิไม่ได้ใช้สิทธิกับสายการบินดังกล่าวอีก จึงเลือกที่จะนั่งเฉยและปล่อยไปตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งในความเป็นจริงการโดยสารทางอากาศต้องคุ้มครองผู้โดยสารด้วย ไม่ใช่จะเป็นสิทธิของสายการบินที่จะเลือกปฏิบัติเท่านั้น เมื่อไม่มีใครเรียกร้อง หรือเรียกร้องเพียงรายบุคคล สายการบินจึงไม่ต้องรับผิดชอบ หรือรับผิดชอบน้อยลง ซึ่งในเรื่องดังกล่าวนี้ เห็นว่าควรมีการกำหนดเป็นกฎหมายโดยระบุว่าเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบต่อ ไม่ว่าเหตุการณ์การล่าช้านั้นจะเกิดขึ้นเพราะอะไร หรือจะล่าช้าเพียงใด หรือมีผู้โดยสารใช้เรียกร้องค่าเสียหายหรือไม่ ควรมีกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่รับผิดชอบต่อ หากมีการล่าช้าเกิดขึ้นกับสายการบินของตน

จากการศึกษาเหตุหรือปัญหาของการล่าช้าของการรับขนที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศ ทำให้เห็นว่าปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นอาจเป็นอันดับต้นๆของปัญหาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ เมื่อเกิดปัญหาดังกล่าวบ่อยครั้ง การแก้ไขปัญหาจากการล่าช้าจึงถือเป็นสาระสำคัญในการออกกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนหากเป็นกรณีการล่าช้า การแก้ไขปัญหาดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่า จะต้องมีการแก้ไขกฎหมาย หรือออกกฎหมายให้ชัดเจนว่า กรณีการล่าช้าคืออะไร เมื่อเข้าเงื่อนไขกรณีการล่าช้าตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยปริยาย และผู้โดยสารก็สามารถที่จะอ้างเหตุดังกล่าวได้ทันที หากเข้าเงื่อนไขหรือคำจำกัดความของนิยามหรือความหมายของคำว่า การล่าช้า นั้น ซึ่งจะทำให้ทั้งสองฝ่ายสามารถใช้สิทธิอันเกิดขึ้นกับตนเองได้โดยไม่ต้องมาโต้แย้งหรือเกิดการพิพาทกันอันเนื่องมาจากการล่าช้าดังกล่าวของผู้ขนส่ง

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้ กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นไม่ว่าจะเกิดจากกรณีใด เช่น รับผิดชอบผู้โดยสารกรณีตาย บาดเจ็บ หรือรับผิดชอบต่อสัมภาระหรือของ กรณีถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย และรับผิดชอบในการล่าช้าในการรับขน โดยเฉพาะปัญหากรณีการล่าช้าในการรับขนคนโดยสาร ของ สัมภาระ ซึ่งผู้ขนส่งมีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องรับผิดชอบในความล่าช้าไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใด ควรระบุให้ชัดเจนว่าการล่าช้าหมายถึงอย่างไร และผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่อย่างไร และจำนวนเท่าใด หากเข้าเงื่อนไขกรณีการล่าช้าและภายหลังจากเกิดกรณีการล่าช้าดังกล่าวเกิดขึ้นแล้ว เมื่อศึกษากฎหมายฉบับนี้อาจจะละเอียดถี่ถ้วนไม่พบว่ามีกฏหมายกำหนดว่าการล่าช้าในกฎหมายฉบับนี้ โดยไม่ได้กำหนดว่านับตั้งแต่เมื่อไหร่ที่จะถือว่าเป็นการล่าช้า การที่กฎหมายไม่ได้กำหนดนิยามที่ชัดเจนไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ทำให้ไม่สามารถที่จะกำหนดความเสียหายที่ผู้โดยสารจะเรียกร้อง หรือซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน กฎหมายเมื่อไม่มีความหมายที่กำหนดไว้ชัดเจน เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นย่อมเป็นปัญหาที่ยังทำให้ผู้โดยสารต้องได้รับความเดือดร้อนจากเหตุการณ์ล่าช้าเพิ่มเติมขึ้นมาอีก เพราะล่าช้าทำให้เสียหายหลายอย่าง การนำสืบให้เห็นว่าผู้ขนส่งล่าช้าอย่างไร และทำให้ผู้โดยสารเสียหายอย่างไร จำนวนเท่าใด ยังเป็นสิ่งที่ยากมากในทางปฏิบัติ ทำให้ผู้โดยสารยังได้รับความเดือดร้อนหรือได้รับความเสียหายมากกว่าเดิม จากการที่ไม่มีค่านิยามความหมายที่กำหนดว่าการล่าช้าคืออะไร

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นถึงปัญหาความล่าช้าในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของผู้ขนส่งนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางเพื่อการแก้ไขปัญหาล่าช้าในการรับขนทางอากาศ และเป็นการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศ หากเกิดปัญหาจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ผู้เขียนจึงได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเรื่องการรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเกิดจากกรณีการล่าช้าดังต่อไปนี้ คือ

5.2.1. สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ฉบับซึ่งในบังคับอยู่ในขณะนี้ ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์ในการที่จะใช้บังคับกฎหมายฉบับดังกล่าว หากเกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับการล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรต้องแก้ไขเพิ่มเติมค่านิยามศัพท์หรือความหมายของการล่าช้าในการรับขนทางอากาศไว้ให้ชัดเจน ไม่ต้องมีการตีความเป็นกรณีหรือเฉพาะรายไป เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้มีคำจำกัดความ “กรณีการล่าช้า” ระบุไว้ว่ามีหมายความว่าอย่างไร ไม่ว่าจะเป็นการล่าช้าของการรับขน

คนโดยสาร สัมภาระ หรือของ เพราะหากศึกษาอย่างละเอียดพบว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ ไม่ได้ให้คำนิยามไว้แต่อย่างใด ผู้เขียนจึงเห็นควรว่าจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามและความหมายของคำว่า “การล่าช้า” ไว้ให้ชัดเจนในกฎหมายฉบับนี้โดยผู้เขียนได้กำหนดคำนิยามหรือความหมายไว้ดังนี้คือ โดยให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวและกำหนดคำนิยามศัพท์ไว้ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ดังนี้ คือ

“การล่าช้า” หมายความว่า การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติกรรับขนให้ตรงต่อเวลาตามตารางการบินตามที่ได้กำหนดไว้ ไม่ว่าเกิดจากกรณีใดก็ตามถือเป็นกรณีล่าช้าทั้งหมด

“การล่าช้าในการรับขนสัมภาระ” หมายความว่า การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติกรรับขนสัมภาระให้ตรงต่อเวลาตามตารางการบินตามที่ได้กำหนดไว้ หรือผู้โดยสารไม่สามารถได้รับสัมภาระภายในระยะเวลาอันควรเวลาที่จะได้รับ ไม่ว่าจะเกิดจากกรณีใดก็ตามถือเป็นการล่าช้าทั้งหมด

“การล่าช้าในการรับขนของ” หมายความว่า การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด หรือผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

เนื่องจากการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้น เป็นรูปแบบการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีความเร็วสูงสุด จึงเป็นที่นิยมมากหากเปรียบเทียบกับกรขนส่งในรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ การขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบในการขนส่งที่จะต้องเสียค่าตอบแทนในราคาที่สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อเป็นสินจ้างให้กับผู้ขนส่ง หรือเพื่อเป็นการตอบแทนในการกระทำการขนส่งดังกล่าวของผู้ขนส่ง โดยการรับขนทางอากาศนั้นอาจเป็นการกระทำการขนส่งโดยผู้ขนส่งเพียงคนเดียว หรืออาจเป็นผู้ขนส่งหลายทอด การที่ผู้ขนส่งทำการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้นอาจจะเป็นการดำเนินการโดยตัวแทน หรือคู่สัญญาที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ทำการแทนตนก็ได้ ซึ่งการรับขนหลายแบบนี้ ทำให้เกิดปัญหาการล่าช้าได้บ่อยครั้งมาก เนื่องจากการล่าช้าเมื่อมีคนหลายฝ่ายเกี่ยวข้องกับการกระทำดังกล่าวก็จะทำให้เกิดปัญหายุ่งยาก เพราะโดยส่วนใหญ่ปัญหาที่เกิดขึ้นที่คนมักจะพูดติดปากอยู่เสมอคือ มากคนก็มากความ การขนส่งทางอากาศตามที่นิยมปฏิบัติกันนั้น โดยส่วนใหญ่จะใช้บุคคลอื่นเป็นผู้ขนส่งอีกทอดหนึ่งเสมอ เมื่อมีหลายฝ่ายการประสบปัญหาเกี่ยวกับการล่าช้าในการขนส่งจะต้องเกิดจากเหตุต่างๆที่เกี่ยวข้องมากมาย ทั้งจากคน สภาพอากาศ หรือเกิดจากวัตถุหรือจากอากาศยานนั่นเอง ที่ส่งผลทำให้เกิดการล่าช้าในการขนส่ง จนต้องมีการเรียกร้องความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

เนื่องจากเป็นเหตุที่เกิดขึ้นได้บ่อยครั้งที่สุด ปัญหาคำนิยามหรือความหมายของคำว่า “กรณีการล่าช้า” ตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากเมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัตินี้แล้ว จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติหรือคำนิยามศัพท์ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้มีการให้คำนิยามดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน ไม่มีการตีความที่

ยากหรือขัดแย้งกัน หากเกิดกรณีพิพาท แต่สำหรับว่ากรณีการล่าช้านั้น ไม่มีบทบัญญัติหรือนิยามดังกล่าวไว้ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นกรณีการล่าช้าในการขนส่งผู้โดยสาร ของ หรือสัมภาระต่างๆที่ผู้โดยสารได้เลือกใช้ในการขนส่งนั้น ไม่ว่าจะโดยผู้ขนส่งเอง หรือตัวแทน หรือฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาอย่างละเอียดในกฎหมายดังกล่าวแล้วนั้น ก็จะไม่พบบทบัญญัติหรือนิยาม ความหมาย หรือคำที่จะเป็นองค์ประกอบของคำว่าล่าช้ากำหนดไว้แต่อย่างใด ซึ่งเมื่อมีบทลงโทษกรณีผู้ขนส่งปฏิบัติการล่าช้าไม่ว่าจะกรณีใดๆก็ตาม ก็ได้มีบทกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจน แต่ไม่ได้กำหนดนิยามศัพท์คำว่าล่าช้าไว้อย่างชัดเจนด้วย ซึ่งมันก็จะดูขัดแย้งและไม่สมเหตุผลผลกับการที่ไม่ได้กำหนดนิยามดังกล่าวไว้ให้ชัดเจน ซึ่งการออกกฎหมายจะต้องกำหนดคำนิยาม และกำหนดบทลงโทษไว้ให้สอดคล้องเป็นอย่างเดียวกัน

5.2.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเกิดจากกรณีการเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากกรณีล่าช้า

เมื่อเราได้ศึกษากฎหมายคอมมอนลอว์และนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายซีวิลลอว์แล้ว ก็ทำให้ทราบถึงความแตกต่างระหว่างกฎหมายทั้งสองฉบับว่า ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์จะมองว่าการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศ นอกจากจะหมายถึงความถึงกรณีการชำระหนี้ไม่ตรงเวลาหรือล่าช้าแล้วยังตีความหมายรวมถึงการไม่ชำระหนี้ด้วย ซึ่งหากศึกษาจากระบบกฎหมายซีวิลลอว์ กฎหมายดังกล่าวนี้ได้แยกการไม่ชำระหนี้จากการชำระหนี้ล่าช้า โดยถือเป็นคนละส่วนกัน และเมื่อมาศึกษาเกี่ยวกับสัญญารับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และแก้ไขเพิ่มเติมปี พ.ศ. 2560 แล้วนั้น ทำให้เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวมีความไม่สมบูรณ์ในเนื้อหาอีกหลายประการ ซึ่งต้องมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมอีก เพราะที่ผ่านมากฎหมายฉบับดังกล่าวก็ได้มีการศึกษาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานพอสมควร ซึ่งอาจจะใช้เวลามากกว่ากฎหมายฉบับอื่นซึ่งใช้บังคับกันในปัจจุบัน เหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ของการออกกฎหมาย อาจเป็นเพราะในขณะออกกฎหมายฉบับดังกล่าวนั้น ประเทศไทยยังไม่ได้มีเหตุการณ์หรือข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างเพียงพอเพื่อจะปรับให้เข้ากับกฎหมาย เพราะการออกกฎหมายจะนั้นต้องปรับให้ทันสมัยและให้ทันกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันหรือในขณะนั้น กฎหมายในเรื่องบางจึงจะต้องแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหาให้สมบูรณ์เพื่อให้มีผลสมบูรณ์ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เข้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น การแก้ไขกฎหมายอาจทำให้กฎหมายที่มีข้อบกพร่องสามารถที่จะใช้บังคับได้อย่างดี และเหมาะสมเข้ากับสถานการณ์ได้

การล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้นได้เกิดความเสียหายอันเป็นสาเหตุหลักคือการล่าช้าหรือแปลได้ว่าการไม่ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ เพราะหากไม่มีเหตุความล่าช้าในการรับขนทางอากาศเกิดขึ้นแล้ว ผู้โดยสารก็จะได้รับของหรือสัมภาระ หรือถึงที่หมายตรงตามเวลาที่กำหนด ความเสียหาย ความสูญเสีย หรือความชำรุดบกพร่องจึงไม่อาจเกิดขึ้นได้อีก หรือจะไม่มีเหตุการณ์ความ

เสียหาย สูญหายเกิดขึ้นตามมาแต่อย่างไรเลย ซึ่งหากพิจารณาเหตุดังกล่าวตามความในกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ก็ถือว่าเป็นเหตุที่จะเกิดขึ้นและผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวด้วย การล่าช้าในการรับขนทางอากาศนี้ทำให้ผู้เขียนเห็นว่า สิทธิในการเรียกร้องความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้น ผู้ขนส่งเองย่อมต้องทราบและเล็งเห็นผลได้ว่าเมื่อมีความล่าช้าเกิดขึ้นในการขนส่งอาจมีความเสียหาย สูญหาย ชำรุดบกพร่องเกิดขึ้นได้อีกอย่างหนึ่งโดยอาศัยที่มาอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนโดยอาจให้ผู้ขนส่งต้องตระหนักว่า ต้องทำการขนส่งให้ตรงเวลาไม่ให้เกิดการล่าช้าขึ้น เพราะหากมีการล่าช้าเกิดขึ้นแล้ว ย่อมมีความเสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่องภายหลังที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเหตุล่าช้าดังกล่าวได้ และอาจทำให้ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น

ในประเด็นการล่าช้าดังกล่าวนี้ผู้เขียนเห็นว่า ควรกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมให้กับผู้ขนส่งในเหตุอันเกิดมาจากการรับขนที่ล่าช้า ดังนั้น เห็นว่าควรเพิ่มเติมหรือกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเหตุดังกล่าวไว้ด้วย ซึ่งการล่าช้าในการรับขนทางอากาศอันเกิดจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องเล็งเห็นผลหรือคาดหมายได้ในเหตุดังกล่าวอยู่แล้ว ดังนั้น จึงเห็นควรเพิ่มเติมเนื้อหาในกฎหมายฉบับดังกล่าวดังต่อไปนี้คือ

1. หากการล่าช้าเป็นเหตุให้ของได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท
2. หากการล่าช้าเป็นเหตุให้สัมภาระได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท
3. หากการล่าช้าเป็นเหตุให้ของได้รับความสูญหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท
4. หากการล่าช้าเป็นเหตุให้สัมภาระได้รับความสูญหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท
5. หากการล่าช้าเป็นเหตุให้ของขอได้รับความชำรุดบกพร่อง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท
6. .หากการล่าช้าเป็นเหตุให้สัมภาระได้รับความชำรุดบกพร่อง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นเงินเพิ่มจำนวน.....บาท

ซึ่งจากการศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้น จะเห็นได้ว่าในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายเพื่อช่วยเหลือกันในการแก้ไขปัญหาและร่วมมือกัน เพื่อให้ปัญหาดังกล่าวน้อยลง เพราะหากมีการร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องและจริงจังจะช่วย ลดปัญหาอันเกิดจากการล่าช้าได้อย่างแน่นอน เนื่องจากปัญหาหรือสาเหตุในการล่าช้าในการรับขนมีเพียงไม่กี่สาเหตุ ซึ่งเป็นเหตุเดิมๆอันเป็นเหตุที่ทำให้เกิด

การล่าช้าในการขนส่ง และหากไม่นับรวมซึ่งเหตุสุดวิสัยก็เชื่อว่าการแก้ไขปัญหาล่าช้าในการรับขนทางอากาศได้อย่างชัดเจนและเห็นผลได้มากขึ้น

5.2.3 ปัญหาและผลกระทบถึงสิทธิของผู้เสียหายอันจากกรณีความรับผิดชอบที่เกิดจากกรณีการล่าช้าในการรับขนตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

เมื่อการรับขนถือเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่ง วัตถุประสงค์ในการรับขนนั้น แต่ละฝ่ายซึ่งเป็นคู่สัญญาย่อมมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องพึงปฏิบัติต่อกันตามหน้าที่ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ซึ่งหากฝ่ายใดประพฤติดิสัญญาหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาก็จะมีความเสียหายเกิดขึ้นกับอีกฝ่ายหนึ่ง และผู้ก่อให้เกิดความเสียหายย่อมมีหน้าที่ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว เนื่องจากกฎหมายต่อกำหนดหน้าที่ของคู่สัญญาในแต่ละฝ่ายไว้แล้วเสมอ เมื่อมีความเสียหายอันเกิดขึ้นจากกรณีการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ บุคคลที่เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรกก็คือผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการในการขนส่งทางอากาศ และผลกระทบดังกล่าวนี้เมื่อเกิดขึ้นย่อมต้องได้รับการเยียวยา หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง หากเป็นเพราะเหตุความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำให้เกิดเหตุการณ์การล่าช้าดังกล่าวเกิดขึ้น แต่เหตุที่เป็นผลกระทบนั้น ผู้โดยสารจะต้องไม่เป็นผู้ที่ก่อหรือเป็นผู้กระทำการให้เกิดความเสียหาย หรือการล่าช้าในการขนส่งดังกล่าวใดๆ ด้วยตัวเองทั้งสิ้น ถึงจะได้รับสิทธิหรือได้รับการเยียวยาหรือชดเชย หรือสามารถที่จะใช้สิทธิเรียกร้องความเสียหายตามที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดไว้ แต่หากผู้โดยสารเป็นคนก่อหรือเริ่ม หรือกระทำการให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น ยกตัวอย่างคือ เป็นผู้ก่อให้เกิดเหตุการณ์การล่าช้าด้วยตนเอง กรณียกตัวอย่างเช่น ผู้โดยสารบางคนอาจมีความศรัทธา โดยแจ้งต่อสายการบินที่ตนโดยสารว่า มีการวางระเบียบหรือมีวัตถุอันตรายแอบซ่อนอยู่ในกระเป๋าเดินทางของผู้โดยสารบางท่านบนเครื่องบินที่กำลังจะเตรียมการจะออกเดินทางแล้วนั้น เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบกับสิทธิที่ผู้โดยสารจะได้รับความเสียหาย แต่เหตุดังกล่าวก็เกิดขึ้นจากบุคคลซึ่งถือว่าเป็นผู้โดยสารเหมือนกัน เหตุดังกล่าวนี้ไม่ได้เป็นความผิดของผู้ขนส่งทางอากาศแต่อย่างใด ทำให้ต้องเสียเวลาในการค้นหาหรือตรวจสอบเหตุดังกล่าว เพราะผู้ขนส่งได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารในเที่ยวบินดังกล่าวเป็นหลัก เหตุการณ์ตามตัวอย่างนี้จึงถือเป็นเหตุที่เกิดขึ้นและกระทบต่อสิทธิของผู้โดยสารรายอื่นทั้งหมดโดยภาพรวม แต่เหตุดังกล่าวที่เกิดขึ้นตามตัวอย่างนี้ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ เนื่องจากเหตุดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งตามที่กฎหมายกำหนดไว้ที่จะให้สิทธิผู้โดยสารสามารถใช้สิทธิเรียกร้องในการล่าช้าในเหตุดังกล่าวได้ เนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องคำนึงหรือมีหลักความปลอดภัยยึดถือเป็นสำคัญ และถือเป็นจรรยาบรรณที่สำคัญมากที่ต้องปฏิบัติของสายอาชีพนี้อยู่ โดยปกติเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกฎหมายได้กำหนดจำนวนเงินค่าความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้า ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง

ประเทศ พ.ศ. 2558 มีผลใช้บังคับแล้ว ทำให้ไม่ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้กับการรับขนทางอากาศอีกต่อไปแล้ว สิทธิบางประการตามที่กฎหมายเดิมที่ใช้กันมาอย่างยาวนานได้หมดไป อาจส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายจากการกรณิการล่าช้า แต่อย่างไรก็ตามเชื่อว่า ผู้ขนส่งทุกรายก็คงไม่อยากจะให้เกิดเหตุการณ์การล่าช้าในการขนส่งเกิดขึ้นกับสายการบินของตน เพราะทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการเดินทาง และเสียชื่อเสียงสำหรับสายการบินของตนด้วย อีกอย่างเมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งย่อมได้รับความเสียหายไม่น้อยเช่นกัน เพราะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งการล่าช้าบางเหตุการณ์ผู้ขนส่งไม่สามารถคาดเดาได้เลย ว่ามันจะเกิดขึ้น

5.2.4 ปัญหาผลกระทบสิทธิของผู้โดยสารในการใช้สิทธิทางศาลอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนฉบับนี้

5.2.4.1 เมื่อได้ศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมในปีพุทธศักราช 2560 จะเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ทำให้กระทบสิทธิของผู้โดยสารบางประการ และทำให้สิทธิบางประการของผู้โดยสารได้หายไปหลายอย่าง ซึ่งหากจะเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่นำมาใช้กับการรับขนทางอากาศแต่เดิมนั้น ประการแรกคือ ทำให้ผู้โดยสารต้องมีหน้าที่หรือเพิ่มภาระให้กับผู้โดยสารอันมีเหตุมาจากการกระทำผิดสัญญาของผู้ขนส่งทางอากาศ อันเนื่องมาจากการรับขนล่าช้า ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ ได้กำหนดให้คดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศต้องอยู่ภายใต้บังคับของเขตอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งโดยทั่วไปทุกคนอาจจะคิดว่ามีความเหมาะสมกับคดีดังกล่าว เนื่องจากเป็นกฎหมายเฉพาะทางการดำเนินคดีเป็นคดีพิเศษ และจะต้องดำเนินคดีในศาลที่เป็นศาลเฉพาะทางแยกต่างหากไป แต่เมื่อกฎหมายการรับขนทางอากาศฯ ฉบับนี้ บัญญัติให้นำไปใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย ทำให้เกิดปัญหาว่าเมื่อมีคดีพิพาทหรือมีการเรียกร้องสิทธิ หรือเรียกร้องฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหาย อันเกิดจากการล่าช้า ผู้โดยสารซึ่งเป็นคนไทยหรือใช้บริการสายการบินภายในประเทศที่อาศัยอยู่ในต่างจังหวัด เมื่อมีการล่าช้าเกิดขึ้นกับตน หรือต้องการจะใช้สิทธิเรียกร้องต่างๆเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศก็จะต้องเสียเวลาในการดำเนินคดี และต้องเดินทางมาเพื่อที่จะฟ้องร้องคดีดังกล่าวที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีอยู่ที่เดียวและตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น ไม่มีศาลภูมิภาค หรือศาลสาขากำหนดกฎหมายดังกล่าว เป็นเหตุทำให้ผู้โดยสารต้องมีภาระและเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ทำให้ส่งผลเสียมากกว่าผลดี ทำให้ผู้โดยสารซึ่งได้รับความเสียหายแล้วได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นอีกซึ่งเป็นภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นกว่าเดิมด้วย

ในกรณีของเขตอำนาจศาลนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติกำหนดให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศไทยด้วยนั้น ก็จะต้องมีการขยายหรือเพิ่มเติมเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศออกไปตามภูมิภาค เพื่อช่วยแก้ไขในเรื่องเขตอำนาจศาลและอำนาจในการฟ้องคดีของผู้โดยสารหรือผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องและบังคับใช้ได้จริงกับบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ เพราะสายการบินมีหลายที่หลายแห่งในประเทศไทย ซึ่งเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นในที่ใด หรือเกิดขึ้นในสนามบินในประเทศไทยซึ่งมีอยู่ทุกที่ในภูมิภาค เมื่อมูลคดีเกิดขึ้นที่ใดแล้ว ก็ควรจะเป็นสิทธิของผู้โดยสารที่มีสิทธิเลือกศาลที่จะฟ้องคดีได้เอง ไม่ใช่บังคับได้เฉพาะตามที่ระบุไว้ในกฎหมายนี้เท่านั้น เขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีเกี่ยวกับการล่าช้าในการรับขนซึ่งเป็นคดีเฉพาะทางก็ควรจะมีขึ้นในหลายๆที่หรือมีหลายศาล เพื่อก่อให้เกิดกระจายอำนาจออกไปและเพื่อช่วยเหลือผู้เสียหายในการที่จะใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้ด้วย ทั้งยังไม่เป็นการเพิ่มภาระที่เพิ่มขึ้นจากการระบุดศาลให้ฟ้องได้ แต่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น และเป็นการรองรับคดีเฉพาะทางดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นได้ดีด้วย

5.2.4.2 จากการศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีการรับขนล่าช้า นั้น จะเห็นว่า ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายเพื่อแก้ไขปัญหาล่าช้าให้ลดน้อยลงหรือไม่เกิดขึ้นอีก ผู้ขนส่งจึงมีส่วนสำคัญในการให้ความร่วมมือช่วยเหลือเพื่อป้องกันเหตุการณ์ล่าช้าในการรับขน เพราะหากไม่ใช่เหตุสุดวิสัยที่ก่อให้เกิดการล่าช้าแล้วนั้น เหตุอื่นๆที่มีผลต่อการล่าช้าหากทุกฝ่ายร่วมมือกันและช่วยกันแก้ไขเหตุนี้อย่างจริงจัง จะช่วยให้ลดปัญหาการล่าช้าได้เป็นอย่างมาก ตามที่ทราบกันดีแล้วว่าปัญหาที่ทำให้เกิดการล่าช้าเกิดขึ้นนั้นมีด้วยกันไม่กี่สาเหตุ หากไม่นับเอาเหตุสุดวิสัยเข้ามารวมด้วย ปัญหาการล่าช้าก็จะลดน้อยลงและก็จะเห็นผลในการแก้ไขปัญหาล่าช้าในการขนส่งทางอากาศได้อย่างชัดเจนและเห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยมีประเด็นเสนอแนะให้หลายฝ่ายต้องร่วมมือกันในการปฏิบัติ ดังนี้

ประการที่หนึ่ง เหตุอันเกิดจากปัญหาของตัวเครื่องของเครื่องบินซึ่งถือเป็นสาเหตุหลักและเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการล่าช้า และเป็นเหตุในอันดับต้นๆซึ่งอันก่อให้เกิดการล่าช้าในการรับขนทางอากาศ เมื่อทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดการล่าช้าเกิดขึ้นแล้ว และเหตุเริ่มต้นนี้ก็เป็นเหตุให้เกิดปัญหาอื่น ๆ เกิดขึ้นตามมาอีกด้วย ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหาล่าช้าในการรับขนทางอากาศในส่วนนี้ จะต้องมีความหมายหลักโดยเฉพาะซึ่งมีหน้าที่ทำการตรวจสอบ กำกับดูแล หรือต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องมีหน้าที่ในการตรวจสอบความพร้อมของเครื่องบินของทุกสายการบิน เพื่อที่จะควบคุมให้สายการบินทุกสายการบินต้องมีการเข้มงวดในการตรวจสอบยานพาหนะให้มีสภาพที่เรียบร้อยตลอดเวลาก่อนที่จะทำการบินทุกครั้ง โดยทุกสายการบินจะต้องจัดทำรายงานสภาพเครื่องบินก่อนทำการบินทุกครั้งว่า อากาศยานของตนมีความพร้อมที่จะทำการบินนั้นแล้วหรือไม่

หากไม่มีการรายงานจากสายการบิน หรือหากสายการบินได้ทำการบินแล้ว ปรากฏว่าอากาศยานของสายการบินดังกล่าวนั้นไม่พร้อมที่จะรับขนหรือเดินทางตามที่ได้กำหนดเอาไว้ เมื่อมีการล่าช้าอันเกิดจากตัวของเครื่องบิน เพื่อที่จะเป็นบทลงโทษสายการบินในส่วนนี้ อาจจะต้องกำหนดให้มีบทลงโทษทางแพ่งกับเพิ่มโทษในทางปกครองหรือใช้มาตรการบังคับทางปกครองบังคับใช้กับผู้ขนส่งหรือสายการบินนั้นด้วย เพราะส่วนใหญ่กฎหมายหากเป็นการพาณิชย์ กฎหมายจะระบุบทลงโทษหรือกำหนดโทษในทางแพ่งเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ซึ่งบทลงโทษทางแพ่งอาจทำให้ผู้ขนส่งไม่เกรงกลัวหรือยอมรับมันได้ จึงอาจทำให้ผู้ขนส่งละเลยไม่ใส่ใจที่จะตรวจสอบความพร้อมหรือความเรียบร้อยของเครื่องบินในการที่จะใช้บินดังกล่าว ซึ่งหากมองในมุมของความสำคัญด้านความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศถือเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นการขนส่งที่มีหน้าที่จะต้องรับผิดชอบต่อชีวิตคน ทรัพย์สิน หรือของอันเป็นทรัพย์สินของคนโดยสาร ซึ่งถือเรื่องสำคัญมาก และถือเป็นสาระสำคัญในสัญญาด้วย ดังนั้น เรื่องความปลอดภัยจึงถือเป็นเรื่องของผู้ขนส่งจะต้องมีหน้าที่ต้องใส่ใจ และตรวจสอบเครื่องบินอย่างเคร่งครัด ต้องมีความรอบคอบระมัดระวังตรวจสอบอากาศยานของตนให้มีสภาพเรียบร้อยก่อนออกใช้งานเสมอ จึงควรกำหนดบทลงโทษทางอาญาแก่ผู้ขนส่งหากละเลยหรือมีเจตนาที่ไม่รอบคอบในการบิน เพราะบางครั้งผู้ขนส่งก็จะเน้นให้มีเที่ยวบินออกตามเวลา เพราะเพื่อรายได้ของผู้ขนส่ง จนบางครั้งอาจขาดความใส่ใจกับความปลอดภัยของอากาศยานเมื่ออากาศยานที่ผู้ขนส่งมีความไม่พร้อมในการใช้งาน ความเสียหายต่อมาก็คือ เมื่อนำมาบินหรือใช้งานก็จะทำให้เกิดเหตุขัดข้องกับอากาศยานขึ้น ส่งผลให้เกิดการล่าช้า เพราะเมื่ออากาศยานไม่พร้อมในการใช้งานแล้ว พอบินไปก็อาจจะต้องบินกลับหรือหาที่ลงจอดเพราะเหตุอันเกิดแก่อากาศยานของผู้ขนส่งนั่นเอง เหตุดังกล่าวเป็นเหตุที่เบื้องต้นก่อนการใช้งานหากผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่อย่างรอบคอบก็จะทำให้ทราบว่า อากาศยานดังกล่าวที่จะใช้บินมีปัญหาหรือเหตุขัดข้องอย่างไร และจะไม่นำอากาศยานดังกล่าวมาใช้งานในการขนส่ง

ดังนั้น ในกรณีดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนขอเสนอแนะว่า ควรมีมาตรการทางกฎหมายโดยอาจกำหนดเป็นบทกฎหมายที่มีโทษทางปกครองด้วย การมีโทษทางปกครองอาจทำให้ผู้ขนส่งพึงใส่ใจและระมัดระวัง ทำหน้าที่ของตนตามที่ระบุไว้สัญญาได้ครบถ้วน ปฏิบัติตามกฎหมายได้ถูกต้อง การเพิ่มเติมบทกำหนดโทษทางปกครองนั้น อาจระบุโดยกำหนดให้สายการบินหรือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในโทษปรับ ในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น การให้มีโทษปรับกับสายการบิน ถ้าหากเกิดเหตุล่าช้าอันเนื่องมาจากสาเหตุอันเกิดจากเครื่องบินมีปัญหา เพราะหากกำหนดโทษทางปกครองไว้ อาจทำให้ผู้ขนส่งใส่ใจในการประกอบธุรกิจดังกล่าวมากขึ้น หากมีโทษปรับทางปกครอง แต่การกำหนดโทษปรับซึ่งถือเป็นโทษทางปกครองไว้นั้น โทษดังกล่าวอาจทำให้ผู้ขนส่งพึงระมัดระวังตรวจสอบเครื่องบินก่อนบินเสมอ เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการล่าช้าแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวต่อผู้โดยสารแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบหรือชำระเงินค่าปรับให้กับ

หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องอีกหากก่อให้เกิดการล่าช้าในการรับขน ซึ่งการบัญญัติโทษปรับทางปกครองเพิ่มเติมไปนั้น อาจทำให้ทุกสายการบินจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากมีโทษปรับทางปกครองบัญญัติไว้หรือมีเกิดขึ้นในกฎหมายฉบับนี้ เพราะหากเป็นโทษปรับทางปกครอง โทษดังกล่าวมักจะเป็นบทบังคับให้ผู้ปฏิบัติต้องปฏิบัติตามโดยทันที เพราะเป็นมาตรการบังคับโดยหน่วยงานของรัฐและมีโทษหนักมากกว่าโทษทางแพ่ง แม้ว่าจะมีมาตรการปรับทางปกครอง และถือเป็นการชำระเงินทางแพ่งอย่างหนึ่งก็ตาม อาจกำหนดค่าปรับตามความล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นค่าความเสียหายที่ต้องชำระแก่คนโดยสารหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย การกำหนดโทษปรับทางปกครองหรือบัญญัติโทษปรับทางปกครองไว้จึงต้องคำนึงถึงความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้น

โดยที่ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีที่จะเพิ่มเติมมาตรการบังคับทางปกครองไว้ นั้น ซึ่งโทษปรับนั้นก็ถือเป็นโทษทางปกครองอย่างหนึ่ง และถือเป็นโทษที่มีความหมายเหมือนกับโทษปรับในทางอาญาของกฎหมายอาญาของไทยด้วย ผู้เขียนเห็นว่าจึงต้องมีแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้ โดยบัญญัติเนื้อหาเพิ่มเติมดังนี้ คือ

“มาตรา..... บัญญัติว่า “หากผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่กระทำการตามหน้าที่หรือปฏิบัติผิดสัญญา หรือทำการขนส่งล่าช้ากว่าที่ระบุไว้ในข้อตกลงซึ่งระบุในใบตราส่ง หากการขนส่งล่าช้าและไม่เข้าเงื่อนไขข้อยกเว้นของเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบและชำระค่าปรับ ในความเสียหายดังต่อไปนี้ คือ

1.กรณีของ

- 1.1 หากล่าช้ากว่า 30 นาทีขึ้นไปแต่ไม่เกิน 1 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 1.2. หากล่าช้ากว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 3 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 1.3.หากล่าช้ากว่า 3 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 5 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 1.4.หากล่าช้ากว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 7 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 1.5.หากล่าช้าเกินกว่า 7 ชั่วโมงขึ้นไป ต้องชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดเป็นเงินจำนวนบาท

2.กรณีสัมภาระ

- 2.1 หากล่าช้ากว่า 30 นาทีขึ้นไปแต่ไม่เกิน 1 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 2.2. หากล่าช้ากว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 3 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 2.3.หากล่าช้ากว่า 3 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 5 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 2.4.หากล่าช้ากว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 7 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 2.5.หากล่าช้าเกินกว่า 7 ชั่วโมงขึ้นไป ต้องชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดเป็นเงินจำนวนบาท

3. กรณีคนโดยสาร

- 2.1 หากล่าช้ากว่า 30 นาทีขึ้นไปแต่ไม่เกิน 1 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท
- 2.2. หากล่าช้ากว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 3 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท

2.3.หากล่าช้ากว่า 3 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 5 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท

2.4.หากล่าช้ากว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไปแต่ไม่เกิน 7 ชั่วโมง ต้องชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน.....บาท

2.5.หากล่าช้าเกินกว่า 7 ชั่วโมงขึ้นไป ต้องชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดเป็นเงินจำนวนบาท

ในข้อเสนอแนะอีกประการหนึ่งที่สำคัญคือ ในการระบุโทษปรับทางปกครองนั้นจะต้องใช้คำให้ชัดเจนและแตกต่างด้วยซึ่งจะทำให้เห็นความแตกต่างว่า อย่างไรเป็นความรับผิดทางแพ่ง อย่างไรเป็นความรับผิดทางปกครอง เพราะหากเป็นความเสียหายทางแพ่งตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งถือเป็นความเสียหายที่ต้องรับผิดในทางแพ่งนั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกฎหมายฉบับนี้ต้องใช้คำว่า “ค่าเสียหาย” หรือค่าสินไหมทดแทน” เท่านั้น

ส่วนในความรับผิดในทางปกครองนั้นต้องระบุความหมายของถ้อยคำให้ชัดเจนและมีความหมายที่แตกต่างกับความหมายในความรับผิดในทางแพ่งโดยเด็ดขาด อาจต้องระบุให้ชัดเจนโดยใช้คำว่า “ค่าปรับ” เนื่องจากคำแต่ละคำมีความหมายแตกต่างกัน การใช้คำจึงควรมีความชัดเจนและแยกให้เห็นถึงความหมายของคำดังกล่าวด้วย

จากประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนนั้น ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้เสียหายต้องฟ้องร้องเพื่อเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งซึ่งทำให้ผู้เสียหายได้รับผลกระทบจากเหตุดังกล่าว เมื่อมีการใช้สิทธิฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหาย ย่อมส่งผลให้ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายต้องเสียทั้งเงินและเสียทั้งเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าว โดยที่ฐานะของคู่สัญญาเมื่อมีกรณีพิพาทเกิดขึ้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก เนื่องจากฝ่ายผู้ขนส่งเป็นผู้ประกอบกิจการเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการขนส่งมีความรู้และทักษะเกี่ยวกับด้านนี้โดยตรงเพราะถือเป็นการประกอบวิชาชีพของฝ่ายผู้ขนส่งโดยตรง และในส่วนของผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาไม่มีความรู้ด้านการรับขนทางอากาศเลย จึงทำให้เมื่อมีการฟ้องเป็นคดีการที่ผู้เสียหายจะนำพยานหลักฐานของตนเพื่อมาสืบพิสูจน์หรือเพื่อนำสืบเรียกร้องค่าเสียหายจากการที่มีการรับขนล่าช้าเกิดขึ้นนั้น คู่สัญญาซึ่งเป็นผู้เสียหายย่อมเสียเปรียบทุกอย่าง ในความเป็นจริงที่เกิดขึ้นหากมีความล่าช้าเกิดขึ้นผู้โดยสารหรือผู้เสียหายจึงเลือกที่จะไม่ใช้สิทธิดังกล่าวเรียกร้องฟ้องเป็นคดีเนื่องจากต้องเสียเงินมากกว่าจำนวนเงินที่ตนจะได้รับหากเรียกร้องความเสียหายจากเหตุดังกล่าวโดยอาศัยการฟ้องคดีตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้ ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า ในกรณีการเรียกร้องสิทธิดังกล่าวนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหายหรือผู้โดยสารซึ่งคู่สัญญามีฐานะไม่เท่าเทียมกันกันเพื่อให้ผู้เสียหายได้รับความเป็นธรรมและสามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้โดยไม่ต้องไปเรียกร้องฟ้องคดีนั้น เห็นควรว่าน่าจะมีการบังคับใช้มาตรการทางปกครองบังคับกับสายการบินได้โดยตรง โดยผู้โดยสารไม่ต้องใช้สิทธิเรียกร้องโดยการฟ้องคดีด้วยตนเองเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะมีองค์กรของรัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐกระทำการแทนหน่วยงานของรัฐมาเป็นผู้ทำหน้าที่รับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยดังกล่าวให้กับผู้เสียหายแทน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ควรจะมีการจัดตั้งหน่วยงาน

ภาครัฐซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือควบคุมสายการบินในประเทศไทยให้เป็นผู้ใช้มาตรการบังคับเรียกจ่ายเงินจากผู้ขนส่งได้ทันทีเมื่อมีการล่าช้าในการรับขนเกิดขึ้น โดยให้หน่วยงานนั้นสามารถที่จะเรียกเงินค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้แทนผู้เสียหาย หากผู้เสียหายมาร้องเรียนว่ามีการล่าช้าในการขนส่งและได้รับความเสียหายจากการล่าช้าในการขนส่งนั้น หน่วยงานของรัฐก็สามารถที่จะบังคับเอาเงินจากผู้ขนส่งได้แทนผู้เสียหาย เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นผลดีกับผู้เสียหายมากกว่าผลร้ายกับผู้เสียหาย การกำหนดมาตรการทางปกครองอาจทำให้การเรียกเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาอย่างแท้จริง เนื่องจากการฟ้องคดีเรียกเรียกค่าเสียหายนั้น เมื่อมีปัญหาและเสียเวลาในการฟ้องคดีผู้เสียหายจึงเสียสิทธิดังกล่าวไป

ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการบังคับทางปกครองเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลชัดเจน บังคับใช้ได้ทันที เพราะหน่วยงานของรัฐที่ดูแลมีอำนาจบังคับหรืออำนาจเหนือกว่าผู้ขนส่ง มาตรการบังคับที่ใช้ต้องเป็นมาตรการที่สามารถบังคับได้ และผู้ขนส่งสามารถปฏิบัติตามได้ทันทีเมื่อได้รับแจ้งจากผู้เสียหาย มาตรการดังกล่าวนี้คือ มาตรการการปรับผู้ขนส่ง โดยที่ผู้ขนส่งต้องชำระเงินค่าปรับซึ่งก็คือเงินค่าเสียหายและเงินค่าปรับกรณีการล่าช้าในการรับขนอันไม่ใช่เกิดจากเหตุสุดวิสัยที่ผู้ขนส่งไม่สามารถควบคุมดูแลหรือป้องกันความเสียหายนั้นได้ โดยที่ผู้เสียหายหรือผู้โดยสารไม่ต้องไปฟ้องคดีต่อศาลแต่อย่างใด โดยเมื่อมีการพิพาทเรื่องเกี่ยวกับการล่าช้าในการรับขนนั้น ผู้โดยสารเพียงแต่นำเอกสารไปยื่นคำร้องเพื่อขอค่าชดเชยกับหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการจ่ายเงินค่าปรับค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหายได้ทันที โดยถือเป็นมาตรการบังคับทางปกครองที่บังคับใช้ได้อย่างดี และย่อมส่งผลดีให้กับผู้โดยสารหรือผู้เสียหายในการดำเนินการดังกล่าว เพราะหากฟ้องคดีผู้โดยสารย่อมเสียเปรียบในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงแก่ศาลและจะเพิ่มภาระการพิสูจน์ให้กับผู้เสียหายเป็นอย่างมาก ผู้เขียนเห็นว่า หากมีหน่วยงานหรือองค์กรที่จัดตั้งขึ้นมีอำนาจใช้กฎหมายบังคับหรือเรียกว่ามาตรการทางปกครองซึ่งเป็นขั้นตอนที่สะดวก และรวดเร็วกว่า ย่อมจะส่งผลดีแก่ทุกฝ่าย เพราะหากมีหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรของรัฐเป็นผู้มีหน้าที่ไกล่เกลี่ยและบังคับใช้มาตรการบังคับ ย่อมทำให้การเรียกร้องเห็นผลที่สุด อีกทั้งเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

บรรณานุกรม

- จัด เศรษฐบุตร. **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้** , พิมพ์ครั้งที่ 17 , กรุงเทพมหานคร. : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.
- ทศพร ลีพึงธรรม. **สิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายใต้ร่างพ.ร.บ.การรับขนทางอากาศ พ.ศ.**” วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2545.
- ไพฑิต เอกจริยกร . **คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ**. กรุงเทพมหานคร.โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนและจัดจำหน่าย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2560.
- ไพฑิต เอกจริยกร. **คำอธิบายรับขนทางทะเล** , พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขปรับปรุง . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2557.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด** , พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ , 2558.
- ศันกรณ โสทธิพันธุ์ . **คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรได้**. พิมพ์ครั้งที่ 3, กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด , 2553.
- ศศิวิมล ช่วยดำรง . **ความรับผิดชอบต่อความเสียหายทาวนิวเคลียร์** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2555 .
- สันติ สาทิพย์พงษ์. **ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบวรซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย** , วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ,จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- โสภณ รัตนการ. **คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้**. พิมพ์ครั้งที่ 7 , กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2547.
- อนันต์ จันทรโอภากร . **โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิดรวมบทความ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์**. กรุงเทพมหานคร : พี เค พรินต์ติ้ง เฮ้าส์ , 2531.
- H.Mankiewicz Rene . **The Liability Regime of the International Air Carrier** ,Great Britain Kluwer Law and Taxation Publishers ,1981

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวลดารัตน์ โชติรัตน์

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปีทีสำเร็จการศึกษา พ.ศ. 2545

เนติบัณฑิต สมัยที่ 62

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2554- 2556

นิติกร

บริษัท ชีโนไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

