

การยกเลิกเที่ยวบินกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

Flight Cancellations and the Enforcement of the International Carriage by Air Act, B.E. 2558

อมเรศ กระบวนสิน¹

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110

เมลติดต่อ: amares.kra@gmail.com

Amares Krabuansin

Faculty of Law, Prince of Songkla University, Hatyai, Songkla, 90110, E-mail: amares.kra@gmail.com

Received: August 8, 2023; Revised: November 30, 2023, Accepted: December 26, 2023

บทคัดย่อ

ประเทศไทยแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ในปี พ.ศ. 2560 แต่ยังคงเกิดปัญหาหลายประการเมื่อบังคับใช้ เนื่องจากปัญหาการแปลและการตีความที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาซึ่งเป็นต้นแบบอย่างครบถ้วน โดยเฉพาะกรณีการยกเลิกเที่ยวบินซึ่งไม่มีบัญญัติไว้ แต่ตามคำวินิจฉัยของประธานศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษ แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ที่ วทป.13/2563 ได้วินิจฉัยว่ากรณีพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ทำให้เกิดปัญหาหลายประการ ได้แก่ ไม่มีบทบัญญัติสำหรับการปรับใช้แต่มีบทบัญญัติจำกัดสิทธิเรียกร้อง การเสียสิทธิการดำเนินคดี ดังเช่น คดีผู้บริโภค และการสร้างความลำบากแก่การใช้สิทธิเรียกร้องเกินสมควร เมื่อศึกษาพบว่าคำวินิจฉัยดังกล่าวยังไม่เป็นไปตามหลักกฎหมายและการปรับใช้ยังขาดความเหมาะสม ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะให้แยกคดีพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินซึ่งเป็นเรื่องผิดสัญญาทางแพ่งมาอยู่ภายใต้ศาลยุติธรรมทั่วไปและเป็นคดีผู้บริโภคเพื่อช่วยเหลือผู้สำรองตั๋วโดยสาร ซึ่งก็ไม่ขัดหรือแย้งกับมาตรา 57 และ 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

คำสำคัญ: อนุสัญญามอนทรีออล 1999 การรับขนทางอากาศ ยกเลิกเที่ยวบิน การเลิกสัญญา คดีผู้บริโภค

¹ อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (Lecturer, Faculty of Law, Prince of Songkla University).



Abstract

Thailand made amendments to the International Carriage by Air Act B.E. 2558 to align with its accession to the Montreal Convention A.D. 1999. However, several issues arose during the implementation of the amended law due to problems in interpretation and non-alignment with the provisions of the Convention, particularly in cases of flight cancellations, which were not explicitly addressed in the law. In accordance with the Adjudication of the President of the Court of Appeal for Specialized Cases at the Intellectual Property and International Trade Court Case Division No. 13/2563, the court ruled that disputes related to flight cancellations fall under the jurisdiction of the Intellectual Property and International Trade Court pursuant to Article 58 of the International Carriage by Air Act B.E. 2558. This ruling led to several issues, including the absence of specific statutory provisions for application but limited rights for claims, the potential loss of consumer protection rights, and the creation of undue hardships in exercising the right to claim. Upon careful examination, it was evident that the aforementioned ruling did not fully adhere to legal principles, and its implementation lacked appropriateness. The author suggests a separation of the dispute. Flight cancellations should be treated as breaches of contract, and consequently, these disputes should fall under the jurisdiction of the general court with competence in consumer cases. This approach aims to facilitate and assist ticket holders as consumers. Importantly, this proposed scheme is not inconsistent with the provisions outlined in Sections 57 and 58 of the International Carriage by Air Act B.E. 2558 and the Montreal Convention A.D. 1999.

Keywords: Montreal Convention 1999, Carriage by Air, Flight Cancellations, Breach of Contract, Consumer Protection Cases

1. บทนำ

ปรากฏการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 นับแต่ พ.ศ. 2562 ส่งผลโดยตรงต่อธุรกิจอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดปรากฏการณ์หลายอย่างที่ไม่ค่อยเกิดขึ้น เช่น การปิดประเทศ (Lockdown) การยกเลิกเที่ยวบิน (Flight cancellation) การจำกัดเส้นทางการบิน (Route limitation) เป็นจำนวนมาก ทั้งจากการดำเนินการโดยบริษัทสายการบินเองเนื่องจากประสบปัญหาจำนวนคนโดยสารที่ใช้บริการในการเดินทางลดลงหรือไม่มีการเดินทางในวันทำการบิน² และจากการที่รัฐมีคำสั่งปิดสนามบินเพื่อลดปัญหาการนำเชื้อไวรัสเข้ามาแพร่ระบาดในประเทศนั้น³ จึงทำให้เกิดการยกเลิกเที่ยวบินเป็นจำนวนมาก ประกอบกับบริษัทสายการบินประสบปัญหาทางการเงินและขาดสภาพคล่อง จึงมักเสนอให้เลื่อนตั๋วหรือรับเป็นเครดิต (Credit shell) แทนการคืนเงินค่าตั๋วโดยสารเป็นเงินสดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิของคนโดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553⁴ ข้อ 5 และ 6 ซึ่งกำหนดให้สายการบินคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เรียกเก็บจากผู้บริโภคเต็มจำนวนอย่างใดก็ได้ ปัจจุบัน พ.ศ. 2566 ยังปรากฏว่ามีประชาชนผู้สำรองตั๋วที่ยังไม่ได้รับเงินค่าตั๋วโดยสารคืนจากสายการบินและได้รับผลกระทบจากกรณีดังกล่าว

การใช้สิทธิเรียกร้องของผู้สำรองตั๋วโดยสารอันสืบเนื่องจากการยกเลิกเที่ยวบินนั้น หากพิจารณาในเบื้องต้นจะพบว่าเป็นข้อพิพาทเรื่องการผิดสัญญา (Breach of contract) ตามกฎหมายแพ่งทั่วไป และเมื่อพิจารณาตามลักษณะของคู่พิพาทตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522⁵ จะพบว่าเป็นการพิพาทในระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจ ดังนั้น โดยพื้นฐานแล้ว ลักษณะของคดีพิพาทเรื่องการยกเลิกเที่ยวบินจึงเป็นเรื่องการผิดสัญญาบริการในระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจอันเป็นคดีผู้บริโภคได้ในอีกประการหนึ่ง

² ผู้จัดการออนไลน์, “ไทยไล่อันแอร์ หยุดบินถึงสิ้นเดือนเมษายน 63 หลังพิษโควิด-19 ทำผู้โดยสารลด,” เก็บถาวรล่าสุด 2563, สืบค้นเมื่อ 31 กรกฎาคม 2566, <https://mgronline.com/online/section/detail/9630000028418>.

³ ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 137 ตอนพิเศษ 69ง (25 มีนาคม 2563): 1.

⁴ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของคนโดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 128ง (5 พฤศจิกายน 2553): 14-16.

⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 96 ตอนที่ 72 ฉบับพิเศษ (4 พฤษภาคม 2522): 20-47.



อย่างไรก็ดี ในเรื่องข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ประเทศไทยได้มีการประกาศพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558⁶ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ) เพื่อบังคับใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศและภายในประเทศแทนการปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญคือต้องการให้มีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศอย่างเหมาะสม⁷ และเนื่องจากประเทศไทยต้องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air A.D. 1999)⁸ หรือก็คือการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (The Montreal Convention A.D. 1999: MC99) เพื่ออนุวัติการกฎหมายการรับขนทางอากาศของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลเช่นเดียวกับตอนพัฒนาหลักกฎหมายขนส่งสากลและการขนส่งด้านอื่น ๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 เป็นต้น

ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ กำหนดให้คดีพิพาทที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ⁹ และภายในประเทศ¹⁰ อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า ศาลทรัพย์สินฯ) จึงเกิดปัญหาว่าการพิสดารจากกรรยกเล็กเที่ยวบินจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลใดและต้องใช้กฎหมายใดในการพิจารณาข้อพิพาท เพราะผลทางกฎหมายมีความแตกต่างกันอย่างมากในระหว่างการเป็นคดีผู้บริโภคซึ่งต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551¹¹ และคดีแพ่งในอำนาจพิจารณาคดีของศาลทรัพย์สินฯ ซึ่งต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539¹² โดยเฉพาะในเรื่องวิธีพิจารณาและเรื่อง

⁶ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนที่ 10ก (13 กุมภาพันธ์ 2558): 12-27., ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ฉบับที่ 1-5.

⁷ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนที่ 10ก (13 กุมภาพันธ์ 2558): 27.

⁸ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 134 ตอนที่ 56ก (26 พฤษภาคม 2560): 22.

⁹ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/4.

¹⁰ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 58.

¹¹ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 38ก (25 กุมภาพันธ์ 2551): 32-51.

¹² พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 113 ตอนที่ 55ก (25 ตุลาคม 2539): 1-7.

ค่าเสียหายที่ปรับใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเป็นหลักในการพิจารณาคดี¹³ ปรากฏว่ามีคำวินิจฉัยของประธานศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษ แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ที่ วทป.13/2563 วินิจฉัยชี้ขาดว่ากรณีพิพาทเรื่องการผิดสัญญาจากการยกเลิกเที่ยวบินเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินฯ ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7(10) และ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ มาตรา 58 จึงมีประเด็นข้อควรพิจารณาถึงผลกระทบจากแนวคำวินิจฉัยดังกล่าวที่เกิดขึ้นแก่ผู้สำรองตั๋วในการดำเนินกระบวนการพิจารณา ได้แก่ ปัญหาในการดำเนินคดีของผู้เสียหายในต่างจังหวัดซึ่งต้องเดินทางมายังศาลทรัพย์สินฯ ซึ่งมีเพียงในกรุงเทพมหานครนั้น อาจส่งผลให้ผู้เสียหายเลือกที่จะไม่ฟ้องคดีเพราะเรื่องค่าใช้จ่าย ปัญหาการเสียสิทธิการดำเนินคดีอย่างคดีผู้บริโภคซึ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้เสียหาย และหากผู้เสียหายฟ้องคดีเข้ามาเป็นจำนวนมาก ศาลทรัพย์สินฯ ซึ่งมีเพียงแห่งเดียวจะสามารถรองรับปริมาณคดีได้หรือไม่ หรือจะทำให้เกิดความล่าช้าในการพิจารณาคดีและกระทบคดีอื่น ๆ ซึ่งเป็นคดีลักษณะเฉพาะของศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษ อันอาจนำไปสู่ข้อครหาที่ว่าความยุติธรรมที่ล่าช้าก็คือความไม่ยุติธรรม ดังนั้น บทความนี้จึงจะทำการศึกษาวิเคราะห์คำวินิจฉัยชี้ขาดดังกล่าวว่าเป็นตามหลักกฎหมายและสอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออลหรือไม่ เกิดประโยชน์แห่งความยุติธรรมหรือไม่ และส่งผลอย่างไรต่อสภาพสังคม รวมถึงการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการแยกคดีพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินให้กลับมาอยู่ภายใต้ศาลยุติธรรมและเป็นคดีผู้บริโภค และการแก้ไขมาตรา 57 เพื่อจำกัดความรับผิดเรื่องค่าเสียหายจากยกเลิกเที่ยวบิน

2. เจตนารมณ์ของกฎหมายการรับขนทางอากาศ

กฎระเบียบเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศแต่เดิมนั้น ได้มีการจัดทำฉบับแรกเป็นอนุสัญญา คือ อนุสัญญาออร์ซอ (Warsaw Convention 1929) และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตลอดกว่า 70 ปี จนรวบรวมแนวคิดเกี่ยวกับความตกลงเรื่องความรับผิดจากการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศออกมาเป็นอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999¹⁴ ซึ่ง พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ของประเทศไทยก็ได้บัญญัติการตามหลักการในอนุสัญญามอนทรีออลมาเกือบทั้งหมด โดยหลักสำคัญของกฎหมายเรื่องนี้คือ “ความรับผิดของสาย

¹³ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539, มาตรา 26.

¹⁴ สุดารัตน์ ตรีเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี* 12, ฉ. 15 (2560): 53-54.



การบินต่อเรื่องการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ” และมีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ “การป้องกันไม่ให้เป็นอันตราย” เพื่อให้ผู้ขนส่งหรือสายการบินสามารถดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งในอดีตมีการณีอุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศที่ทำให้สายการบินประสบปัญหาทางการเงินขั้นวิกฤติ เช่น กรณีเครื่องบินเอทีอาร์ (ATR) ร่อนลงแม่น้ำเพียงลำเดียวก็ทำให้สายการบินต้องปิดตัว หรือกรณีเครื่องบินสายการบินมาเลเซียหายไปลำหนึ่งและถูกยิงทำให้ตกอีกลำหนึ่ง แต่รัฐบาลจำต้องซื้อกิจการสายการบินกลับคืนทั้งหมด¹⁵ ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดเงื่อนไขและจำกัดความรับผิดชอบของความเสียหายแต่ละประเภทไว้อย่างชัดเจน และไม่สามารถเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นที่มีใช้ที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนี้ได้อีก¹⁶ โดยมีหลักการสำคัญสากล คือ ห้ามศาลตัดสินโดยใช้กฎหมายอื่นต่างกับกฎหมายฉบับนี้ และห้ามทำสัญญาตกลงความรับผิดชอบที่แตกต่างจากกฎหมายฉบับนี้¹⁷ จึงอาจกล่าวได้ว่าอนุสัญญามอนทรีออลมีจุดมุ่งหมายในการสร้างกฎที่เหมือนกันเพื่อส่งเสริมความเสมอภาคในทางกฎหมายที่ควบคุมความรับผิดชอบของสายการบินสำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายจากการขนส่งบุคคล สัมภาระ หรือสินค้าระหว่างการเดินทางระหว่างประเทศที่เหมือนกัน ให้เป็นมาตรฐานการบินในระหว่างสายการบินระหว่างประเทศ¹⁸ อันเป็นไปตามหลักเอกสิทธิ์ (Exclusivity) และขจัดความขัดกันแห่งกฎหมาย (Unification of Laws) ในระหว่างประเทศ

3. ขอบเขตความรับผิดชอบและเขตอำนาจศาลตามกฎหมาย

การรับขนทางอากาศ

ปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไป คือ ทุกมูลคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศจะอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินฯ หรือไม่หากมีการฟ้องร้องคดีกันภายในประเทศไทย ซึ่งหากพิจารณาตามอนุสัญญามอนทรีออลและ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ จะพบว่ามีกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับคนโดยสารเฉพาะเรื่องคนโดยสารตาย (Death) หรือบาดเจ็บ (Injury) และล่าช้า (Delay) และสัมภาระลงทะเลเบียนและไม่ลงทะเลเบียน สูญหาย เสียหาย ล่าช้า แต่ไม่ปรากฏเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางอากาศ เช่น การปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่อง (Denied boarding) จากการขายบัตรโดยสารเกินจำนวนที่นั่ง (Overbooking) หรือการยกเลิกเที่ยวบิน (Flight cancellation) ซึ่งเป็นเรื่องที่อยู่นอกเหนือจาก

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, 55-65.

¹⁶ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 54.

¹⁷ สุदारตัน ตริเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 57.

¹⁸ Serrano v. American Airlines, Inc., Case No. CV 08-2256 AHM (FFMx) (C.D. Cal. May. 15, 2008).

ที่กำหนดในอนุสัญญามอนทรีออลและ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ ดังนั้น ย่อมแสดงว่า อนุสัญญามอนทรีออลมีได้มีวัตถุประสงค์ที่จะบังคับใช้เกี่ยวกับเรื่องอื่น ๆ นอกจากที่ระบุไว้ในอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม หากจะนำอนุสัญญามอนทรีออลมาปรับใช้กับเรื่องคนโดยสารกรณีอื่น ๆ ก็ต้องพิจารณาหลักเอกสิทธิ์ของอนุสัญญาเพื่อประกอบในการวินิจฉัยประเด็นปัญหานี้

3.1 หลักเอกสิทธิ์ของกฎหมายการรับขนทางอากาศ

หลักเอกสิทธิ์ (Exclusivity) หรือหลักจำกัดการเรียกค่าเสียหาย (Damages) ของกฎหมายการรับขนทางอากาศ คือ การไม่สามารถฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายอย่างอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในอนุสัญญา โดยกำหนดอยู่ในอนุสัญญามอนทรีออล Article 29¹⁹ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้มีมาตั้งแต่สมัยอนุสัญญาวอร์ซอและประเทศไทยก็นำมาบัญญัติไว้ในมาตรา 54 ของ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ โดยหลักการดังกล่าวจะจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับคนโดยสารเฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยาน (Took place on board the aircraft) หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ของการขึ้น (Embarking) หรือลง (Disembarking) อากาศยานเท่านั้น²⁰ อันเป็นขอบเขตที่สำคัญ (Substantive scope) ของการบังคับใช้อนุสัญญา²¹ ซึ่ง พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ก็รับหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในมาตรา 10 เหมือนกันทั้งหมด โดยหากเกิดความเสียหายตามมาตรา 10 จะเรียกค่าเสียหายจากฐานกฎหมายอื่น ๆ เช่น อันตรายทางจิตใจ (Mental Injury) ตามประมวลกฎหมายแพ่งฯ หรือค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (Punitive damages) ไม่ได้ อันเป็นการจำกัดความรับผิดตามหลักในอนุสัญญา หรือหากผู้เสียหายฟ้องผู้ขนส่งเรื่องอื่น ๆ โดยไม่ได้เรียกค่าเสียหายก็ย่อมไม่ถูกจำกัดสิทธิตามอนุสัญญามอนทรีออลและ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ เช่นกัน²²

¹⁹ Article 29 Basis of Claims In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

²⁰ Montreal Convention, Article 17 "Death and Injury of Passengers".

²¹ Serrano v. American Airlines, Inc.

²² ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี, "ทิ้งไว้กลางทาง?: สิทธิของผู้โดยสารที่ต้องต่อเครื่องบินหลังการห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว," *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์* 49, น. 2 (2563): 389.

3.2 กรณีความรับผิดชอบอื่นนอกเหนือจากกฎหมายการรับขนทางอากาศ

ปัญหาว่าความรับผิดชอบอื่นนอกเหนือไปจากที่ระบุในอนุสัญญามอนทรีออลและ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญามอนทรีออลหรือ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ หรือไม่ เช่น กรณีความเสียหายเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารที่มีได้เกิดขึ้น ในช่วงเวลาตามมาตรา 10 ได้แก่ เหตุเกิดในสนามบินขณะทำการลงทะเบียน (Check-in) หรือ ความรับผิดชอบจากการยกเลิกเที่ยวบิน (Cancellation) และเรื่องปฏิเสธการขึ้นอากาศยาน (Denied boarding) เกิดขึ้นในส่วนเที่ยวบิน (Sector) ในการเดินทางระหว่างประเทศ หรือหากสายการบิน ซึ่งเป็นคู่สัญญาปฏิบัติหน้าที่ต่อกันตามสัญญาส่วนเที่ยวบินหนึ่งแล้ว แต่อีกส่วนเที่ยวบินมีปัญหา²³ เนื่องจาก พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในความเสียหายตามกรณีตัวอย่างไว้ และหากตีความตามมาตรา 54 และหลักเอกสิทธิ์โดยเคร่งครัด แล้ว ย่อมไม่อาจฟ้องร้องบังคับกรณีพิพาทอื่น ๆ เพื่อเรียกค่าเสียหายนอกจากกรณีพิพาทตามมาตรา 10 ได้อีก ไม่ว่าจากมูลตามสัญญา หรือมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่นใด รวมทั้งมูลกฎหมายปกครอง²⁴ จึงเกิดปัญหาว่ากรณีพิพาทอื่น ๆ นั้นจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายใดและในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลใด หรือควรจะตีความและบังคับใช้กฎหมายการรับขนทางอากาศโดยอนุโลม

ในการพิจารณาประเด็นปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนได้ศึกษาบทบัญญัติของประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งพบว่าในหลาย ๆ ประเทศได้บัญญัติกฎหมายภายในขึ้นมาแยกต่างหากจากฉบับที่อ้างอิงกับอนุสัญญามอนทรีออล เช่น กฎระเบียบของสหภาพยุโรป 261/04 (European Regulation (EC) 261/04) ของสหภาพยุโรปและรัฐสมาชิกที่ช่วยปกป้องคนโดยสารที่ประสบปัญหาเที่ยวบินล่าช้า (เกิน 3 ชั่วโมง) ยกเลิก (Cancellation) หรือถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่องเนื่องจากการจองเกินจำนวน (Denied boarding due to overbooking)²⁵ ซึ่งศาลตีความว่าไม่ใช่ความเสียหายตามอนุสัญญามอนทรีออล²⁶ และประเทศไทยก็ใช้วิธีแก้ปัญหโดยการประกาศของกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของคนโดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553 ซึ่งบังคับใช้เฉพาะกับสายการบินของประเทศไทยและเที่ยวบินภายในประเทศเท่านั้น โดยกำกับดูแลในเรื่องของเที่ยวบินล่าช้า

²³ สุดารัตน์ ตรีเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 59.

²⁴ เรื่องเดียวกัน, 67.

²⁵ Airhelp, “European Regulation Ec 261/04,” accessed July 31, 2023, <https://www.airhelp.com/en-int/ec-regulation-261-2004/>.

²⁶ สุดารัตน์ ตรีเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 67.

การปฏิเสธการขนส่ง การยกเลิกเที่ยวบิน การเพิ่มหรือลดชั้นบริการ โดยมีแม่แบบมาจาก EC 261/2004 ของสหภาพยุโรปเช่นกันที่มีการออกกฎเกณฑ์ในการคุ้มครองสิทธิของคนโดยสาร²⁷

ทั้งนี้ เกิดกรณีปัญหาการตีความและการบังคับใช้กฎหมายว่าเมื่อตกลงเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลแล้วนั้น จะเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดหรือมูลคดีที่ไม่ได้ระบุไว้ในอนุสัญญามอนทรีออลหรือกฎหมายการรับขนทางอากาศได้อีกหรือไม่ ซึ่งศาลในต่างประเทศจะมีความเห็นออกไป 2 แนวว่าใช้ได้และใช้ไม่ได้²⁸ โดยในบทความนี้จะยกคำวินิจฉัยของศาลในสหรัฐอเมริกามาใช้เทียบเคียงเนื่องจากระบบของศาลอเมริกาและศาลไทยนั้น แม้จะมีความแตกต่างกัน แต่ในส่วนของการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออลมีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ทั้งศาลไทยและศาลอเมริกามีการกำหนดว่าหากมีข้อพิพาทตามอนุสัญญามอนทรีออลหรือ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ จะต้องไปขึ้นศาลเฉพาะคือ ศาลระดับสหพันธรัฐ (Federal Court) โดยไม่สามารถฟ้องต่อศาลระดับมลรัฐ (State Court) ได้ เช่นเดียวกับของศาลไทยที่ต้องฟ้องต่อศาลทรัพย์สินฯ เท่านั้น จะฟ้องต่อศาลยุติธรรมอื่นไม่ได้

ในสหรัฐอเมริกา ศาลใช้อนุสัญญามอนทรีออลเป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้าทางอากาศโดยตรง เนื่องจากสหรัฐเคยบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออลมาก่อน เมื่อสหรัฐเข้าร่วมภาคีอนุสัญญามอนทรีออลจึงบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออลได้ต่อเนื่องทันที เพราะเนื้อหาส่วนความรับผิดไม่แตกต่างกันมากนัก²⁹ อย่างไรก็ตาม เคยมีคำวินิจฉัยของศาลสูง (The U.S. Supreme Court) ในคดี *El Al Israel Airlines v. Tseng* ยืนยันเป้าหมายของอนุสัญญามอนทรีออลคือการสร้างระบบความรับผิดที่เหมือนกันเป็นสากล โดยถือว่าเป็นการเยียวยาสำหรับการบาดเจ็บส่วนบุคคลที่ประสบบนอากาศยาน (On board) หรือในการดำเนินการใด ๆ ของการขึ้นหรือลง (The operations of embarking or disembarking)³⁰

²⁷ วัฒนกร อุทัยวัฒน์กุล, “การสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง ร่างกฎหมายคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารทางอากาศ: อดีต ปัจจุบัน อนาคต,” *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์* 17, ฉ. 24 (2565): 48.

²⁸ สุตาร์ตัน ตริเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 59.

²⁹ Bartholomew J. Banino, “Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention,” *The Brief* 38, no. 3 (2009): 22.

³⁰ *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999).



ในคดี *Matz et al v. Northwest Airlines, et al.* ศาลก็ได้ตัดสินตามหลักความรับผิดชอบของอนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออลที่วางหลักว่า อนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออลต่างเป็นความรับผิดชอบเพียงหนึ่งเดียวของความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศเท่านั้น³¹ (คดีพิพาทเรื่องบริการและสัมภาระสูญหายระหว่างเดินทางจากสนามบินเมืองดีทรอยต์ไปสนามบินคลีฟแลนด์) และไม่อาจนำกฎหมายอื่นของรัฐ เช่น กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคของรัฐมิชิแกน (Michigan Consumer Protection Act) มาใช้บังคับเพิ่มเติมอีกได้ เพราะอนุสัญญามอนทรีออลเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องนี้ (Exclusive remedy)³² ซึ่งเป็นไปตามหลักเอกสิทธิ์

อีกประเด็นปัญหาสำคัญคือเรื่องเขตอำนาจศาล กล่าวคือ การพิจารณาข้อพิพาทตามอนุสัญญามอนทรีออลจะต้องฟ้องร้องคดีต่อศาลระดับสหพันธรัฐโดยไม่สามารถฟ้องต่อศาลระดับมลรัฐได้เพราะเป็นเรื่องข้อตกลงระหว่างประเทศ หลักการนี้ปรากฏในคดี *Knowlton v. American Airlines, Inc.* ซึ่งมีประเด็นพิพาทเรื่องการผิดสัญญาโดยสารเครื่องบิน โดยสายการบินไม่มีบริการอาหารเข้าตามที่ได้ตกลงไว้ตามตั๋วโดยสาร ซึ่ง *Knowlton* อ้างว่าอนุสัญญามอนทรีออลกำหนดไว้แต่เพียงการเรียกร้องสำหรับการบาดเจ็บส่วนบุคคล (Personal injury) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Property damage) และความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าเท่านั้น (Damage caused by delay) แต่ข้อพิพาทในคดีเป็นเรื่องการผิดสัญญา (Breach of contract) จึงไม่ได้อยู่ภายใต้อนุสัญญาออร์ซอและมอนทรีออล แต่ศาลตัดสินว่าอนุสัญญาออร์ซอและมอนทรีออล “ได้รับการออกแบบมาเพื่อสร้างระบบความรับผิดชอบที่เหมือนกันระหว่างสายการบินสำหรับการเรียกร้องที่เกิดจากเที่ยวบินระหว่างประเทศ” และระบุว่าอนุสัญญามอนทรีออลจะบังคับการเรียกร้องทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากเที่ยวบินระหว่างประเทศอย่างสมบูรณ์ เพราะอนุสัญญานี้จะมีผลบังคับเหนือกฎหมายใด ๆ ที่บังคับใช้กับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศระหว่างรัฐภาคีหรือภายในอาณาเขตของรัฐภาคี ดังนั้น *Knowlton* ต้องฟ้องคดีต่อศาลระดับสหพันธรัฐ มิใช่ศาลระดับมลรัฐตามที่ *Knowlton* ยื่นฟ้อง และพิพากษายกคำฟ้องของ *Knowlton*³³ ปรากฏการณ์การใช้หลักกฎหมายของรัฐบาลกลางอยู่เหนือกฎหมายของมลรัฐหรือหลักมีสิทธิก่อน (Preemption) ในลักษณะดังกล่าวโดยการอ้างอนุสัญญามอนทรีออล Article 29 มักจะเกิดกับการที่สายการบินต่อสู้คดีเพื่อนำคดีไปสู่การพิจารณาของศาลรัฐบาลกลางและแทนศาลของมลรัฐซึ่งผู้เสียหายได้ยื่นฟ้อง³⁴ คดีนี้ นอกจากจะตัดสินตามหลักเอกสิทธิ์แล้ว ยังเป็นที่

³¹ Montreal Convention, Article 29 “Basis of Claims”. Warsaw Convention, Article 24 “Review of Limits”.

³² *MATZ v. NORTHWEST AIRLINES*, Case No. 07-13447 (E.D. Mich. May. 13, 2008).

³³ *Knowlton v. American Airlines, Inc.*, Civil Action No. RDB-06-854 (D. Md. Jan. 31, 2007).

³⁴ Banino, “Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention,” 23.

วิพากษ์ถึงการใช้เทคนิคจากหลักมีสิทธิก่อนและก่อให้เกิดความไม่เห็นด้วยของผู้พิพากษาของศาลระดับมลรัฐหลายท่านที่เห็นว่าเป็นการใช้สิทธิไม่สุจริตของสายการบิน

ตัวอย่างในคดี *Serrano v. American Airlines, Inc.* ได้ตัดสินเรื่องอำนาจพิจารณาคดีของศาลในมลรัฐจากกรณีข้อพิพาทเรื่องเจ้าหน้าที่สายการบินปฏิเสธที่จะอนุญาตให้เด็กทารกของ Serrano นั่งบนตัก และฟ้องเรื่อง (1) การละเมิดสัญญา (Breach of contract), (2) การเลือกปฏิบัติโดยฝ่าฝืนกฎหมายสิทธิพลเมือง (Discrimination in violation of the Unruh Civil Rights Act), (3) การแทรกแซงสัญญาโดยเจตนา (Intentional interference with contract), (4) การหมิ่นประมาท (Defamation) และ (5) การจงใจ ก่อให้เกิดความทุกข์ทางอารมณ์ (Intentional infliction of emotional distress) โดย American Airlines, Inc. ได้อ้างว่าเป็นข้อพิพาทตามอนุสัญญามอนทรีรอลโดยอิง Article 17 และ 29 และอ้างถึงคดี *El Al Israel Airlines v. Tseng* เพื่อให้มีน้ำหนักคดีพิพาทไปสู่ศาลรัฐบาลกลางตามหลักมีสิทธิก่อน แต่ศาลกลับตัดสินว่า Article 29 ของอนุสัญญาชี้ให้เห็นว่าอนุสัญญาไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อแทนที่การดำเนินการทั้งหมดที่มีรากฐานอยู่ตามกฎหมายของมลรัฐ (State law) โดย Article 29 นั้น ใช้กับ “การกระทำใด ๆ เพื่อความเสียหายไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญานี้หรือในสัญญาหรือในการละเมิดหรืออื่น ๆ” ดังนั้นการใช้ Article 29 จึงไม่ใช่เฉพาะกับการกระทำที่เกิดขึ้น “ภายใต้อนุสัญญานี้” เนื่องจากจะทำให้คำว่า “หรือในสัญญาหรือในการละเมิดหรืออื่น ๆ” ไม่มีความหมาย ดังนั้น อนุสัญญาจึงแสดงให้เห็นว่าไม่ใช่การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารสัมภาระ และสินค้าจะเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญา และกล่าวว่าคำพิพากษาของคดี *El Al Israel Airlines v. Tseng* ที่สายการบินกล่าวอ้างว่า “อนุสัญญาวอร์ซอห้ามไม่ให้คนโดยสารคงไว้ซึ่งการดำเนินการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการบาดเจ็บส่วนบุคคลภายใต้กฎหมายท้องถิ่น (Local law) เมื่อการอ้างสิทธิไม่ตรงตามเงื่อนไขสำหรับความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญานี้” โดยศาลวินิจฉัยคำพิพากษานั้นว่าสอดคล้องกับข้อความใน Article 29 อันแสดงให้เห็นว่าการขอความช่วยเหลือจากกฎหมายท้องถิ่นสามารถใช้ได้เมื่อการอ้างสิทธิ “เป็นไปตามเงื่อนไขของความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญา” กล่าวคือ เป็นเรื่องการปฏิเสธของจำเลย (สายการบิน) ที่จะอนุญาตให้โจทก์ (คนโดยสาร) ยกเหตุแห่งกฎหมายของมลรัฐที่ไม่ได้รับอนุญาตจากอนุสัญญาวอร์ซอตาม Article 17 ที่ “สนับสนุนการใช้เทคนิคร้องขอโจทก์ที่ต้องการปฏิเสธโครงสร้างความรับผิดชอบของอนุสัญญา เมื่อกฎหมายท้องถิ่นสัญญาว่าจะเรียกร้องค่าเสียหายได้เกินกว่าที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญา” เท่านั้น จึงสรุปได้ว่า Article 17 ของอนุสัญญาวอร์ซอป้องกันความรับผิดชอบตามเหตุแห่งการกระทำภายใต้กฎหมายของมลรัฐที่ไม่อยู่ในขอบเขตของอนุสัญญาเท่านั้น และผลบังคับของอนุสัญญาต่อกฎหมายท้องถิ่นต้องไม่ขยายเกินกว่าขอบเขตที่เป็นสาระสำคัญของอนุสัญญาเอง ดังนั้น การใช้กฎหมายของมลรัฐจึงย่อมสามารถทำได้หากสอดคล้องและ



ไม่ขัดกับความรับผิดชอบที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา และบอกว่าการยอมรับเหตุผลและข้อสรุปในความขัดแย้งนั้น ความเท่าเทียมกันที่กำหนดโดยอนุสัญญามอนทรีออลย่อมจะบรรลุผลได้ด้วยการเยียวยาพิเศษและความรับผิดชอบ ไม่ใช่โดยข้อกำหนดให้นำคดีดังกล่าวทั้งหมดขึ้นศาลรัฐบาลกลางอันไม่เป็นไปตามหลักมีสิทธิก่อนโดยสมบูรณ์ (Not complete preemption) สาระสำคัญคือการเยียวยาที่มีอยู่ ไม่ใช่กับเวทีที่ตัดสินการแก้ไข และคดีที่เกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญามอนทรีออลยังคงอยู่ในอำนาจของศาลมลรัฐ³⁵

สรุปได้ว่าศาลคดี *Serrano v. American Airlines* มองว่าการใช้หลักมีสิทธิก่อนเพื่อโอนคดีไปยังศาลรัฐบาลกลางควรเป็นเฉพาะกรณีเป็นไปตามหลักมีสิทธิก่อนโดยสมบูรณ์ (Complete preemption) และหลักการฟ้องร้องเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายอย่างมีเล่ห์เหลี่ยม (Artful pleading) เท่านั้น³⁶ ไม่ใช่ให้อนุสัญญาลบล้างกฎหมายเดิมของรัฐทั้งหมด ดังนั้นหากไม่เป็นไปตาม 2 หลักการดังกล่าว ศาลมลรัฐจึงมีอำนาจตัดสินคดีตามอนุสัญญามอนทรีออลได้ เพราะหลักในอนุสัญญาเป็นเรื่องเงื่อนไขการป้องกันหรือจำกัดความเสียหายเท่านั้น ข้อเรียกร้องที่อยู่ในขอบเขตของอนุสัญญามอนทรีออลจึงอาจถูกนำเข้าสู่เรื่องสัญญาหรือการละเมิดภายใต้กฎหมายของมลรัฐ³⁷

คำพิพากษาคดี *Dorazio v. UAL Corp.* ได้ยืนยันหลักการดังกล่าว โดยคดีนี้มีข้อเท็จจริงว่าคนโดยสารยื่นฟ้องต่อศาลของมลรัฐสำหรับการบาดเจ็บส่วนบุคคลที่เกิดขึ้นขณะอยู่บนเที่ยวบิน การกล่าวหาว่าทำร้ายร่างกายตามกฎหมายทั่วไป (Common law battery) การกระทำโดยเจตนาและหยาดคาย และการฉ้อโกง ซึ่งสายการบินก็ต่อสู้ว่ากฎหมายทั่วไปของรัฐ (State common law) ถูกกระทบโดยอนุสัญญาออร์ซอและกฎหมายการบินของรัฐบาลกลาง (Federal Aviation Act) แต่ศาลเห็นว่าอนุสัญญาออร์ซอไม่ได้ยึดกฎหมายของรัฐไว้อย่างสมบูรณ์ และอธิบายว่าหากการเรียกร้องของโจทก์ตรงตามเงื่อนไขความรับผิดชอบภายใต้สนธิสัญญาโจทก์ก็อาจคงไว้ซึ่งการดำเนินการภายใต้กฎหมายท้องถิ่น³⁸

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าแนวการบังคับใช้หลักเอกสิทธิ์ของศาลในสหรัฐอเมริกาแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือ (1) ดีความโดยเคร่งครัดและห้ามคนโดยสารเรียกค่าเสียหายทั้งปวงที่ไม่ได้ระบุอยู่ในอนุสัญญามอนทรีออล และ (2) ดีความตามเจตนารมณ์โดยยึดหลักการว่าหากความ

³⁵ *Serrano v. American Airlines, Inc.*

³⁶ Banino, "Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention," 23-24.

³⁷ *Sompo Japan Insurance Inc. v. Nippon Cargo Airlines, Co., No. 02 C 9311 (N.D. Ill. Dec. 15, 2004).*

³⁸ *DORAZIO v. UAL CORPORATION, No. 02 C 3689 (N.D. Ill. Oct. 1, 2002).*

เสียหายดังกล่าวไม่ขัดหรือแย้งกับที่ระบุในอนุสัญญามอนทรีออล คนโดยสารย่อมสามารถเรียกได้ตามกฎหมายทั่วไป และเพิ่มเติมว่าการพิจารณาคดีเกี่ยวกับอนุสัญญามอนทรีออลไม่ควรอยู่ที่ศาลเฉพาะแต่เพียงแห่งเดียวเพราะสร้างความลำบากแก่ผู้เสียหายและสุดท้ายก็วินิจฉัยภายใต้กฎหมายเดียวกัน

3.3 นิยาม “การรับขนทางอากาศ”

กรณีการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบินและการปรับใช้ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ เกิดจากบทบัญญัติสามมาตรา คือ มาตรา 3 นิยาม “การรับขนทางอากาศ”, มาตรา 57³⁹ และ 58⁴⁰ ที่กำหนดให้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศให้อยู่เขตอำนาจของศาลทรัพย์สินฯ ดังนั้น ประเด็นสำคัญคือการพิจารณานิยามของ “การรับขนทางอากาศ” ในกรณีการยกเลิกเที่ยวบินว่าจะถือว่าเป็นการรับขนทางอากาศและอยู่ในบังคับตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ หรือไม่

ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ มาตรา 3 ได้กำหนดความหมายของคำว่า “การรับขนทางอากาศ” (Carriage by air) หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน จึงมีปัญหาคือไปว่าบุคคลผู้สำรองตั๋วโดยสารแล้วถูกสายการบินยกเลิกเที่ยวบินจะถือว่าเป็น “คนโดยสาร” หรือไม่ เพราะหากไม่เป็นคนโดยสารแล้วก็ย่อมไม่เป็นการรับขนทางอากาศตามนิยามในมาตรา 3 ที่จะอยู่ในบังคับตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ได้ และคำถามสำคัญคือสภาพของคนโดยสารเกิดขึ้นเมื่อใด เนื่องจากอนุสัญญามอนทรีออลซึ่งเป็นกฎหมายต้นแบบก็มิได้มีการให้นิยามของคนโดยสารไว้โดยตรง บทความนี้จะได้ทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบนิยามของคนโดยสารตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

³⁹ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 57 ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม.

⁴⁰ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 58 คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ.

3.3.1 นิยาม “คนโดยสาร” ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ

ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ มาตรา 3 กำหนดคำว่า “คนโดยสาร” (Passenger) หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งยอมรับ (Permits⁴¹) ให้เดินทางไปกับอากาศยานที่มีใช้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และเมื่อพิจารณาเนื้อหาตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ พบว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสาร 3 เรื่อง คือ

1) ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารโดยตรง คือ (1) มีความเสียหาย และ (2) เกิดขึ้นอยู่ในช่วงที่กฎหมายกำหนด หมายความว่า ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารต้องเกิดขณะคนโดยสารอยู่ในอากาศยาน หรืออยู่ในระหว่างดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยานเท่านั้น ความเสียหายนั้นจึงอยู่ในขอบเขตความรับผิดของสายการบิน⁴²

2) ความรับผิดต่อสัมภาระ ซึ่งแยกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระลงทะเบียน (Checked baggage) และไม่ลงทะเบียน (Unchecked baggage) ซึ่งความเสียหายของสัมภาระทั้งสองประเภทจะต้องเกิดในระหว่างเกิดขึ้นในอากาศยาน (Took place on board the aircraft) หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง⁴³ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าจะเป็นสัมภาระไม่ลงทะเบียนตามนิยามของกฎหมายได้นั้น จะต้องอยู่ติดกับคนโดยสารเสมอ (Baggage in the charge of the passenger)⁴⁴ ดังนั้น โดยสภาพแล้ว หากคนโดยสารไม่เข้าไปในอากาศยานจึงไม่อาจเกิดความรับผิดเกี่ยวกับสัมภาระไม่ลงทะเบียนตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ ได้เลย

3) กรณีล่าช้า (Delay) ในการรับขน⁴⁵ ซึ่งโดยสภาพจะเกิดการล่าช้าได้ย่อมหมายถึงใช้เวลานานกว่าที่กำหนด มีใช้การยกเลิกกำหนดการเสียทีเดียว

ดังนั้น เมื่อพิจารณานิยามคำว่า “คนโดยสาร” ประกอบกับคำว่า “ยอมรับ” ที่ผู้ขนส่งต้องอนุญาตให้ไปกับอากาศยาน และเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ ที่กำหนดความรับผิดเฉพาะเรื่องคนโดยสารไว้โดยเฉพาะในมาตรา 10 ประกอบกับความรับผิดตามมาตรา 10 และ 11 ที่เกี่ยวกับสัมภาระไม่ลงทะเบียนนั้น จะเห็นได้ว่าความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสารตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ เริ่มนับตั้งแต่นั้นตอนการขึ้น (Embarking) ระหว่างอยู่บนอากาศยาน (On board the aircraft) และจบเมื่อ

⁴¹ INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR ACT, B.E. 2558 (2015), section 3.

⁴² พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 10.

⁴³ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 11.

⁴⁴ มาตรา 3 “สัมภาระไม่ลงทะเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียน.

⁴⁵ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 12.

ขั้นตอนการลง (Disembarking) ล้นสุดเท่านั้น ซึ่งหลักการนี้ก็สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล และอนุสัญญาวอร์ซอใน Article 17 เช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ก็ยังคงมีปัญหาการตีความจาก นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าจะจำกัดนิยามของขั้นตอนการขึ้นและลงอากาศยานอย่างไร เพราะบ้างก็บอกว่าการขึ้นที่หน้าประตูทางเข้า (Gate) หรือการเข้าแถวตอนรอขึ้นเครื่อง (Boarding) ถือเป็นขั้นตอนของการขึ้นและลงแล้ว แต่ที่ชัดเจนและยอมรับกันคือนับแต่การก้าวเข้าสะพานเทียบเครื่องบิน (Jet bridge) หรือวงช้าง⁴⁶ เพราะแม้จะมีการใช้รถรับส่งระหว่าง ประตูทางเข้าและอากาศยาน หากเกิดความเสียหายในระหว่างนั้น ย่อมถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนคนโดยสารแล้ว

3.3.2 นิยาม “คนโดยสาร” ตามกฎหมายอื่นในประเทศไทย

ในส่วนการพิจารณานิยามของคนโดยสารโดยอาศัยหลักจารีตประเพณี บทความนี้ได้อธิบายไปแล้วโดยอ้างอิงจากอนุสัญญามอนทรีออล และในส่วนการพิจารณาโดยใช้บทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง (Analogy) เพื่อเทียบเคียงกับนิยามของคนโดยสารตามกฎหมายอื่นของประเทศไทยที่ใกล้เคียงกับการขนส่งทางอากาศ ได้แก่

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ฉบับแรกก่อนมีการแก้ไขได้กำหนดความหมายของคำว่า “คนโดยสาร”⁴⁷ ว่าหมายถึง บรรดาคนในเรือที่ไม่ใช่คนเรือ ผู้นำร่องหรือลูกเรือสำหรับเรือนั้น และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 3 อีกครั้งในส่วนคำว่า “คนโดยสาร” (Passenger)⁴⁸ ใน พ.ศ. 2525 โดยบัญญัติว่าหมายถึง คนที่อยู่ในเรือ (A person on a vessel)⁴⁹ เว้นแต่ (1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น และ (2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี ซึ่งสังเกตได้ว่ามีลักษณะเดียวกับคนโดยสารตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ

2) พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557⁵⁰ ได้กำหนดนิยามของ “คนโดยสาร” (Passenger) ไว้ในมาตรา 3 ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่ง (A person who is carried by a carrier⁵¹) ตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

⁴⁶ สุดารัตน์ ตรีเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 72.

⁴⁷ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456 มาตรา 5, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 30 (5 สิงหาคม 2456): 74.

⁴⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525, ราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษ เล่มที่ 99 ตอนที่ 88 (25 มิถุนายน 2525): 1-17.

⁴⁹ NAVIGATION IN THE THAI WATERS ACT, B.E. 2456 (1913), section 3.

⁵⁰ พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 131 ตอนที่ 82ก (23 ธันวาคม 2557): 1-9.

⁵¹ INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS BY ROAD ACT, B.E. 2557 (2014), section 3.

3) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร (Carriage of passengers) ไว้โดยตรงตามมาตรา 634 ถึงมาตรา 639 และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนเป็นการทั่วไปคือมาตรา 608 ถึงมาตรา 609 โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ได้มีการนิยามความหมายของคนโดยสารไว้โดยตรง แต่หากพิจารณาจากมาตรา 634 จะพบว่าหลักการสำคัญคือเรื่องหนี้ของผู้ขนส่ง กล่าวคือ ต้องให้สวัสดิภาพและความปลอดภัยแก่คนโดยสาร (Obligation de sécurité)⁵² ดังนั้น ความรับผิดที่จะเกิดแก่ผู้ขนส่งตามมาตรา 634 จึงต้องเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งเท่านั้น⁵³ และในส่วนประเด็นเกี่ยวกับเครื่องเดินทางอันมีลักษณะคล้ายกับสัมภาระไม่ลงทะเบียนตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ มาตรา 635 ได้วางหลักว่าหากคนโดยสารได้มอบหมายเครื่องเดินทางแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบ ในขณะที่คนโดยสาร “ถึง” ซึ่งก็แปลว่าคนโดยสารนั้นต้องมีการออกเดินทางจนถึงที่หมายด้วย

เมื่อพิจารณาจากทั้งนิยามและเนื้อหาของบทบัญญัติในส่วนความรับผิดที่เกี่ยวกับคนโดยสารตามอนุสัญญามอนทรีออลและ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ จะพบว่านิยามของ “คนโดยสาร” ควรจะสอดคล้องกับบทบัญญัติความรับผิดที่เกี่ยวกับคนโดยสาร ดังนั้น คำว่า “ยอมรับ” จึงควรหมายถึงจุดเริ่มต้นของการคุ้มครองคนโดยสารตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ซึ่งเริ่มนับแต่ขั้นตอนการ “ขึ้น” อากาศยานอันเป็นการเริ่มต้นสภาพการเป็นคนโดยสารตามกฎหมาย และหากตีความเช่นนี้ ก็จะสอดคล้องกับนิยามของ “คนโดยสาร” ตามกฎหมายขนส่งอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน ที่ต้องมีการเดินทางเกิดขึ้น หรืออย่างน้อยต้องขึ้นไปยังพาหนะขนส่งแล้วด้วยเหตุนี้ หากจะกล่าวว่าการสำรองตั๋วโดยสารทำให้ผู้จองเป็นคนโดยสารก็ดูจะใกล้เคียงกว่าที่กฎหมายต้องการคุ้มครองคนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายฉบับใด

3.3.3 นิยาม “คนโดยสาร” ตามกฎหมายต่างประเทศและระหว่างประเทศ

1) ตามระเบียบข้อบังคับรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกา (US Code of Federal Regulation) ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อบังคับการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Regulation: FAR) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า FARs) โดยสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) คำว่า “คนโดยสาร” (Passenger) ปรากฏในส่วนต่าง ๆ และส่วนย่อยของ Title 14 โดยไม่มีการกำหนดนิยามไว้อย่างชัดเจน แต่เป็นคำที่ FARs ใช้เพื่อ

⁵² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2554), 320.

⁵³ จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน พร้อมทั้งพระราชบัญญัติควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน พ.ศ. 2489 และ พ.ศ. 2490 กับคำอธิบาย (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493), 188-189.

อ้างถึงบุคคลใดก็ตาม ยกเว้นสมาชิกลูกเรือ ที่อยู่บนอากาศยานเพื่อจุดประสงค์ในการบรรทุก⁵⁴ และใน Title 41 ว่าด้วยการจัดการสัญญาและทรัพย์สินสาธารณะ (Public contracts and property management) ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอากาศยานของรัฐบาล (Management of government aircraft) ได้กำหนดนิยามของคนโดยสาร (Passenger) ว่าหมายถึง บุคคลที่บิน (Flying onboard) บนอากาศยานของรัฐบาลซึ่งได้รับอนุญาตอย่างเป็นทางการให้เดินทาง และไม่ใช้ลูกเรือหรือไม่ใช้ลูกเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสม⁵⁵

2) กฎหมายการขนส่งทางอากาศ (The Carriage by Air Act A.D. 1961) ในสหราชอาณาจักรซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อตกลงอนุสัญญามอนทรีออลโดยจะกล่าวถึงคนโดยสาร (Passengers) เฉพาะสิทธิและความรับผิดชอบโดยอ้างอิงจากอนุสัญญามอนทรีออลเป็นหลัก⁵⁶ แต่ไม่ปรากฏเรื่องการปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่อง (Denied boarding) การยกเลิกเที่ยวบิน (Flight cancellations) เที่ยวบินล่าช้าเป็นเวลานาน (Long delay) และการชดเชยคนโดยสารโดยเฉพาะ (Passenger compensation) ซึ่งได้บัญญัติแยกไว้ต่างหากในกฎหมาย The Air Passenger Rights and Air Travel Organisers' Licensing Regulations A.D. 2012⁵⁷ เป็นการเฉพาะ และหลักดังกล่าวอ้างอิงมาจากข้อตกลงของสหภาพยุโรปที่ร่วมกันกำหนดให้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 โดยกำหนดกฎทั่วไปเกี่ยวกับการชดเชยและช่วยเหลือคนโดยสารในกรณีที่ถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่องและยกเลิกหรือเที่ยวบินล่าช้าเป็นเวลานาน⁵⁸ และตาม The Air Navigation Order A.D. 2016 ก็กำหนดไว้เพียงสิทธิที่จะได้รับและหน้าที่ของคนโดยสารบนอากาศยานโดยมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยของคนโดยสารบนอากาศยานเท่านั้น⁵⁹

⁵⁴ Code of Federal Regulation, Title 14, Chapter 1, Subchapter F, Part 91.

⁵⁵ Code of Federal Regulation, Title 41, Subtitle C, Chapter 102, Subchapter B, Part 102–33, Subpart A, General, § 102-33.20. Passenger means a person flying onboard a Government aircraft who is officially authorized to travel and who is not a crewmember or qualified non-crewmember.

⁵⁶ The Air Passenger Rights and Air Travel Organisers' Licensing Regulations 2012 Annex 1(6).

⁵⁷ The Air Passenger Rights and Air Travel Organisers' Licensing Regulations 2012 Annex 8.

⁵⁸ Regulation (EC) No. 261/2004 of the European Parliament and of the Council.

⁵⁹ The Air Navigation Order 2016 Annex 71, 73, 105, 106, 107.

3) ตามข้อบังคับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่กำกับดูแลมาตรฐานการบินตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรือที่รู้จักกันในชื่ออนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention)⁶⁰ ก็ได้มีมติให้นิยามของคนโดยสารไว้โดยตรงแต่ปรากฏคำว่าคนโดยสาร (Passenger) เฉพาะที่เกี่ยวกับหน้าที่และการรักษาความปลอดภัยของคนโดยสารในระหว่างการบินขึ้นอากาศยานเท่านั้น⁶¹

ดังนี้ จึงสรุปได้ว่า “คนโดยสาร” หรือ Passenger ตามกฎหมายต่างประเทศนั้นมีหลักการเดียวกันกับอนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งหมายถึงบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองในระหว่างการขึ้น การอยู่บนอากาศยาน จนถึงขณะลงอากาศยานเท่านั้น มิได้มีการกล่าวถึงช่วงนอกเหนือเวลาดังกล่าวว่าเป็นคนโดยสารเลย

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ มาตรา 3 ในส่วนนิยามของคนโดยสาร และมาตรา 57 และ 58 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินฯ ที่เป็นประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินตามที่ผู้เขียนกล่าวไปในข้างต้นนั้น อาจเกิดจากความเร่งรีบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2557 ที่ต้องการออกกฎหมายการรับขนทางอากาศเป็นกฎหมายเร่งด่วนด้วยพื้นฐานทางความคิดว่าจะใช้เฉพาะภายในประเทศก่อนเท่านั้น โดยมีโครงสร้างพื้นฐานมาจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งไม่มีเรื่องการรับขนคนโดยสาร และเพิ่มเติมบางเรื่องโดยอ้างอิงจากอนุสัญญามอนทรีออลเป็นต้นแบบ แต่ในการร่างฉบับแรกนั้นก็ยังไม่สมบูรณ์ จึงต้องมีการร่างฉบับที่ 2 เพื่อให้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลได้⁶² ซึ่งก็ได้มีการแก้ไขในส่วนมาตราดังกล่าว จึงเกิดปัญหาว่า พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ เขียนบัญญัติไว้ไม่ตรงกับอนุสัญญามอนทรีออลทั้งหมดและทำให้เกิดปัญหาการตีความ การแปลความ และการบังคับใช้นอกขอบเขตของอนุสัญญาที่เป็นกฎหมายแม่แบบ ดังที่นักนิติศาสตร์หลายท่านมักติติงและวิจารณ์ว่ากฎหมายไทยที่มีต้นแบบจากกฎหมายต่างชาตินั้น มักเขียนอย่างหนึ่งแต่ตีความอีกแบบหนึ่ง

⁶⁰ สิริบุญ สุวรรณเลิศ, “ข้อพิจารณาสถานะทางกฎหมายและค่าบังคับของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์* 14, ฉ. 18 (2562): 36.

⁶¹ International Civil Aviation Organization, Annexes 1 to 19.

⁶² สุรัตน์ ตรีเทพ, “สาระสำคัญของการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ),” 54-55.

เมื่อพิจารณาคำวินิจฉัยของประธานศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ ที่ วทป.13/2563 จะพบส่วนที่ศาลอธิบายเรื่องนิยามของการรับขนคนโดยสารว่า “ไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้ให้บังคับเมื่อคู่สัญญาที่เป็นคนโดยสารได้เข้าไปอากาศยานเสียก่อน” แปลความได้ว่า ในมุมมองของศาลนั้น เพียงการสำรองตั๋วโดยสารก็ถือเป็นคนโดยสารตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ แล้ว ซึ่งด้วยความเคารพต่อคำวินิจฉัย ผู้เขียนเห็นว่าคำวินิจฉัยดังกล่าวยังไม่เป็นไปตามหลักกฎหมาย เนื่องจากโดยหลักกฎหมายแล้ว หากมีข้อสงสัยในบทบัญญัติใด จะต้องพิจารณาจากวลัยลักษณ์อักษรตามหลักของระบบกฎหมาย Civil Law และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ซึ่งก็พบว่านิยามของ “คนโดยสาร” ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ นั้นไม่สอดคล้องและไม่ตรงกับบริบทของผู้สำรองตั๋วโดยสารและถูกยกเลิกเที่ยวบินโดยสายการบิน หรือแม้จะพิจารณาตามเจตนารมณ์ หลักจารีตประเพณี และหลักกฎหมายใกล้เคียง ก็พบว่าบริบทของการยกเลิกการขนส่งล่วงหน้าก็ไม่อาจทำให้ผู้สำรองตั๋วกลายเป็นคนโดยสารตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งได้เลยไม่ว่ากฎหมายฉบับใด แม้แต่ในอนุสัญญามอนทรีออลซึ่งเป็นกฎหมายต้นแบบของ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ก็ตาม

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตาม พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ ไม่มีบทบัญญัติใด ๆ เกี่ยวกับการผิดสัญญารับขนคนโดยสารแม้แต่มาตราเดียว ซึ่งหากศาลปรับใช้หลักเอกสิทธิ์ตามมาตรา 54 กับคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศทุกประเภทคดีด้วยแล้ว ย่อมเกิดปัญหาเรื่องการตีความและการบังคับใช้กฎหมายต่อไปว่า ในคดีข้อพิพาทเรื่องผิดสัญญารับขนคนโดยสารและมีค่าเสียหายที่เกี่ยวข้องนั้น ย่อมไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ จากการผิดสัญญาได้เพราะมิใช่ค่าเสียหายที่ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ กำหนดไว้ ซึ่งก็ดูเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ผิดปกติ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติเรื่องความรับผิด แต่กลับมีบทบัญญัติเรื่องเขตอำนาจศาลและการจำกัดความรับผิดมาบังคับใช้เพียงอย่างเดียว โดยภายหลังปรากฏคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินฯ ที่ 2/2565 ซึ่งศาลพิพากษารณิพิพาทเรื่องการยกเลิกเที่ยวบินโดยกำหนดให้สายการบินคืนเงินต้นค่าตั๋วโดยสารพร้อมดอกเบี้ย⁶³ ซึ่งน่าจะเป็นการกลับไปใช้หลักกฎหมายแพ่งทั่วไปเรื่องการเลิกสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 เนื่องจากศาลอาจมองว่าไม่ขัดหรือแย้งกับมาตรา 54 เพราะมิใช่เรื่องเรียกค่าเสียหายแต่เป็นเรื่องการกลับคืนสู่สถานะเดิมของคู่สัญญา ซึ่งก็จะสอดคล้องกับหลักจากคำพิพากษาในคดี *Serrano v. American Airlines, Inc.* ที่ศาลวินิจฉัยว่าสามารถบังคับตามกฎหมายท้องถิ่นได้หากไม่ขัดหรือแย้งอนุสัญญามอนทรีออล และสุดท้ายก็บังคับภายใต้กฎหมายฉบับเดียวกันไม่ว่าศาลเฉพาะหรือศาลท้องถิ่น

⁶³ สถานีโรงเรียน ThaiPBS, “ศาลฯ สั่งสายการบินคืนเงินค่าตัวเครื่องบินให้ผู้บริโภค,” แก๊ซครั้งล่าสุด 2565, สืบค้นเมื่อ 31 กรกฎาคม 2566, <https://www.thaipbs.or.th/program/People/watch/qFPUIX>.

เมื่อกลับไปพิจารณาบริบทเรื่องการยกเลิกเที่ยวบิน จะพบว่าเป็นเรื่องการผิดสัญญาทางแพ่งทั่วไปซึ่งมิจำเป็นต้องใช้ความรู้ความชำนาญอันเป็นเอกลักษณ์ของกฎหมายลักษณะคดีพิเศษที่ต้องอยู่ในเขตอำนาจของศาลชั้นฎีกาพิเศษแต่อย่างใด ทั้งเมื่อพิจารณาในมุมมองของอำนาจต่อรองและลักษณะของนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้สำรองตั๋วและสายการบินแล้ว ข้อพิพาทเรื่องการยกเลิกเที่ยวบินมีลักษณะเป็นคดีผู้บริโภค กล่าวคือ เป็นข้อพิพาทระหว่างผู้บริโภคหรือผู้สำรองตั๋วโดยสารและผู้ประกอบธุรกิจหรือสายการบิน เนื่องจากมีบริบทคล้ายกันในด้านที่ผู้บริโภคมักอยู่ในฐานะเสียเปรียบกว่าผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจต่อรองและความพร้อมในด้านเศรษฐกิจที่เหนือกว่า กฎหมายจึงเอื้อต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นเรื่องค่าเสียหาย ความเสียหาย ค่าขึ้นศาล และความสะดวกในการเรียกร้องค่าโดยสารคืนจากสายการบินได้จากศาลยุติธรรมทั่วประเทศเพื่อความเป็นธรรมให้ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายได้รับการแก้ไขเยียวยาด้วยความรวดเร็ว ประหยัด และมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันก็เป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจหันมาให้ความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพของบริการให้ดียิ่งขึ้น อันจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ⁶⁴ แต่หากตีความให้ข้อพิพาทในลักษณะดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินฯ ในฐานะคดีของศาลชั้นฎีกาพิเศษที่มีอยู่แห่งเดียวคือที่กรุงเทพมหานคร ย่อมเป็นการตัดสิทธิของผู้สำรองตั๋วที่จะใช้สิทธิในการดำเนินคดีอย่างคดีผู้บริโภค ณ ศาลที่มูลคดีเกิด ซึ่งมักจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลที่ผู้สำรองตั๋วมีภูมิลำเนาและได้สำรองตั๋วโดยสาร ทั้งมีสิ่งที่จะต้องคำนึงต่อไปว่าศาลทรัพย์สินฯ จะมีศักยภาพเพียงพอที่จะรับคดีจำนวนมากเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินได้หรือไม่ โดยเฉพาะจากกรณีสถานการณ์โควิดที่มีผู้เสียหายจำนวนมาก หรือจะเป็นเพียงการสร้างภาระและความยากลำบากให้ผู้เสียหายและช่วยเหลือสายการบินโดยอ้อม คล้ายปรากฏการณ์ที่สายการบินในต่างประเทศใช้หลักมีสิทธิก่อนเป็นเทคนิคในการต่อสู้คดีในประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อสร้างความยากลำบากให้แก่ผู้เสียหายในแต่ละมลรัฐในการที่จะต้องเดินทางไปฟ้องต่อศาลของรัฐบาลกลางเท่านั้น ซึ่งสุดท้ายก็มักเป็นการประนีประนอมหรือชำระเงินในจำนวนไม่แตกต่างกันเพราะก็ต้องพิจารณาจากกฎหมายฉบับเดียวกัน เพียงแต่ต่างเขตอำนาจศาลเท่านั้น หรือในบางกรณี ผู้เสียหายเลือกที่จะไม่ดำเนินคดีต่อเพราะไม่คุ้มต่อภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี

⁶⁴ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 38ก (25 กุมภาพันธ์ 2551): 51.

ดังนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณียกเลิกเที่ยวบินในปัจจุบันนั้นยังไม่เหมาะสมและก่อให้เกิดปัญหาในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านหลักกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้เกิดความยุติธรรมที่เข้าถึงได้และลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกินความจำเป็น ผู้เขียนจึงเสนอแนวทางการแก้ปัญหาโดยการแยกคดีพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบินให้กลับมาอยู่ภายใต้ศาลยุติธรรมเพื่อบังคับตามกฎหมายแพ่งทั่วไปว่าด้วยเรื่องสัญญา และเป็นคดีผู้บริโภคเพื่อช่วยเหลือผู้สำรองตั๋วโดยสาร ซึ่งก็ไม่ขัดหรือแย้งกับ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ มาตรา 57 และ 58 เนื่องจากโดยสภาพของผู้สำรองตั๋วโดยสารก็มีใช้คนโดยสารตามกฎหมายอยู่แล้ว และยังไม่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญามอนทรีออลอีกด้วย อย่างไรก็ตามหากรัฐมีนโยบายต้องการจำกัดความรับผิดชอบเรื่องค่าเสียหายให้รวมกรณีการยกเลิกเที่ยวบินด้วย ก็เพียงแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 57 โดยเพิ่มประเภทคดีที่อยู่นอกเหนือ พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศฯ เป็น “มาตรา 57 ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศ และการยกเลิกเที่ยวบินโดยอนุโลม” เท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการแก้ปัญหาด้วยวิธีดังกล่าวนี้ ไม่ได้ทำให้ฝ่ายใดได้เปรียบหรือเสียเปรียบ เพราะสุดท้ายไม่ว่าจะเป็นคดีในเขตอำนาจศาลยุติธรรมหรือศาลทรัพย์สินฯ ก็ตัดสินกรณีผิดสัญญาขนส่งจากการยกเลิกเที่ยวบินโดยใช้กฎหมายฉบับเดียวกันคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

References

- Airhelp. “European Regulation Ec 261/04.” Accessed July 31, 2023. <https://www.airhelp.com/en-int/ec-regulation-261-2004/>.
- Banino, Bartholomew J. “Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention.” *The Brief* 38, no. 3 (2009): 22-29.
- Jeed Setthabut. *Fundamental Knowledge of Commercial and Civil Law: Pertaining to Leases, Hire-Purchase, Labor Contracts, Contract Manufacturing, and Freight Transportation, Along with the Royal Decree on Rent Control under Emergency Circumstances, B.E. 2489 and B.E. 2490, with Explanations*. Bangkok: Thammasart University, 1950. [in Thai]
- Lalin Kovudhikulrungsri. “Leaving Them Stranded?: Transit Passengers’ Rights Consequential Upon a Temporary Ban on All International Inbound Flights to Thailand.” *Thammasat Law Journal* 49, no. 2 (2020): 381-389. [in Thai]
- Manageronline. “Thai Lion Air Suspended Flights until the End of April 2020 Due to the Impact of Covid-19, Leading to a Reduction in Passenger Numbers.” Last modified 2020. Accessed July 31, 2023. <https://mgronline.com/online/section/detail/9630000028418>. [in Thai]
- Pathaichit Eagjariyakorn. *Explanation of Hire of Services, Hire of Work, and Carriage*. 10th ed. Bangkok: Winyuchon Publication House, 2011. [in Thai]
- Sirin Suwannalert. “Considerations on the Legal Status and the Binding Force of Annexes to the Convention on International Civil Aviation.” *Journal of Transport and Maritime Law* 14, no. 18 (2019): 34-47. [in Thai]
- Sudarat Treetep. “Summary of the Brainstorming Seminar: Implications of Acceding to the Montreal Convention 1999 (International Carriage by Air).” *Journal of Transport and Maritime Law* 12, no. 15 (2017): 53-74. [in Thai]
- The Complaints Reception Center of ThaiPBS. “Courts Order Airlines to Refund Airfare to Consumers.” Last modified 2022. Accessed July 31, 2023. <https://www.thaipbs.or.th/program/People/watch/qFPUIX>. [in Thai]
- Wattanakorn Uthaiwiwatkul. “Seminar: The Draft Law on Air Passenger Protection: Past, Present, and Future.” *Journal of Transport and Maritime Law* 17, no. 24 (2022): 46-64. [in Thai]