

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสาร
นำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้นบนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

Legal Problem on Liability of Aircraft Carrier in Case Passengers Bring
Mobile Phones on Board and Damage to Other Passengers



ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสาร
นำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

Legal Problem on Liability of Aircraft Carrier in Case Passengers Bring
Mobile Phones on Board and Damage to Other Passengers



การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่
ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

ผู้วิจัย พณธณ์ อนันตกุล

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อัมภารัชฎ์ วิเศษสมิต

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

ดร. วังระ เนติวานิชย์

ผู้เชี่ยวชาญ

พ.ต.อ. ดร. สุธิ เอี่ยมเจริญยิ่ง

พนธรัตน์ อนันตกุล. ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต (สาขาวิชากฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและ
ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์), พฤษภาคม 2564, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไป
ใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น (95 หน้า)

อาจารย์ที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อัมภารัชญ์ วิเศษสมิต

บทคัดย่อ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทาง
อากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสาร
คนอื่น ผู้เขียนจึงได้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทยถึงความ
รับผิดของอากาศยานในกรณีเกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน

จากการศึกษาผู้ศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560
ฉบับที่ 2 ซึ่งเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมจากฉบับแรกเมื่อปี พ.ศ. 2558 ภายหลังจากที่ประเทศไทยเข้าร่วม
อนุสัญญามอนทรีออลได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ หรือหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย
มิได้เกิดจากความประมาทของผู้ขนส่งหรือสายการบินก็อาจจะทำให้หลุดพ้นจากความผิดได้ ซึ่งอาจ
จะทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความเป็นธรรมจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ศึกษาจึงได้นำหลักค่าเสียหาย
เชิงลงโทษมาวิเคราะห์ถึงความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ พบว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษมิได้มุ่งเน้นใน
การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงอย่างเดียว แต่มุ่งเน้นเพื่อให้เกิดการเช็ดหลาบ ป้องปรามไม่ให้เกิด
เหตุการณ์ลักษณะเดิมอีกในอนาคตด้วยการกำหนดมูลค่าการชดเชยค่าเสียหายที่สูงเกินมูลค่าความ
เสียหายที่เกิดขึ้นจริง อันจะส่งผลให้ผู้รับขนหรือสายการบินเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยและ
เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึง
แก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นกรณีที่ถือเป็นอุบัติเหตุซึ่งผู้ขนส่งทาง
อากาศหรือสายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย

ผู้ศึกษาจึงเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย โดยนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับ
ใช้ร่วมกับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560
โดยให้มีการวางแนวทางการใช้กฎหมายให้เหมาะสมเกิดความเป็นธรรมกับผู้โดยสารและสายการบิน

คำสำคัญ: ผู้ขนส่งทางอากาศ, ความรับผิด, โทรศัพท์เคลื่อนที่, ความเสียหาย

Anuntagool, P. Master of Laws (Law of International Business and Electronic Transactions), May 2021, Graduate School, Bangkok University.

Legal Problem on Liability of Aircraft Carrier in Case Passengers Bring Mobile Phones on Board and Damage to Other Passengers (95 pp.)

Advisor: Asst. Prof. Ampharat Visessmit, Ph.D.

ABSTRACT

This research was aimed to study legal problem on liability of aircraft carrier in case passengers bring mobile phones on board and cause damage to other passengers.

The study found that the International Carriage by Air Act, B.E.2558 (2015) has been amended by the International Carriage by Air Act (No.2), B.E.2560 (2017). After Thailand is a party to Montreal Convention. The act provides limitation carrier found that by this law the carrier shall be limit the liability or the carrier shall not be liable for damage arising if the carrier proves that it was not due to the negligence of the carrier which isunfair for the passengers who sustained damages. Thus, the study appliesthe punitive damage for analyze the liability of the carrier and found that the punitive damage should be applied principle in order to prevent the occurrence in the future by setting the compensation that is higher than the actual damage. This will result the carrier or airline to be aware of safety and fairness to passengers. The carrier is liable for the damage. Arising from the death or bodily injury of a passenger in case the mobile phone is exploded. This is an accident in which the air carrier or airline will be liable to the injured party.

The study proposes The International Carriage by Air Act, B.E.2558 (2015) should be amended by applying punitive damage to air carrier to be fair to passengers and airlines.

Keywords: Aircraft Carrier, Liability, Mobile Phone, Damage

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากคณาจารย์หลายท่าน ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อัมภารัชฎ์ วิเศษสมิต, ดร.วัชร เนติวาณิช และพันตำรวจเอก ดร.สุธิ เอี่ยมเจริญยิ่ง ที่ได้กรุณารับเป็นที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระให้แก่ผู้เขียน โดยได้กรุณาแนะนำการเขียน การปรับปรุงเนื้อหา และตรวจสอบการค้นคว้าอิสระฉบับนี้จนทำให้การค้นคว้าอิสระมีความสมบูรณ์ครบถ้วนด้วยเนื้อหา ผู้เขียนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัยที่คอยให้ความช่วยเหลือ แนะนำเกี่ยวกับการจัดรูปแบบของการค้นคว้าอิสระ

เหนือสิ่งอื่นใด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวที่คอยให้กำลังใจให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน จนทำให้ผู้เขียนมีความมานะพยายามทำการค้นคว้าอิสระฉบับนี้จนลุล่วงไปได้ด้วยดี

หากการค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีคุณค่าทางวิชาการเกิดประโยชน์ต่อสังคมส่วนร่วม ผู้ศึกษาขอยกคุณงามความดีทั้งหลายให้แก่บุพการีและครูบาอาจารย์ แต่หากเกิดข้อผิดพลาดหรือบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้เพียงผู้เดียว

พนธธรณ์ อนันตกุล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา	4
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	5
1.4 สมมติฐานการศึกษา	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารในอากาศยาน	6
2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบ	11
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับค่าเสียหายและค่าเสียหายเชิงลงโทษ	16
2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ	20
บทที่ 3 หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	
3.1 กฎหมายระหว่างประเทศ	23
3.2 กฎหมายไทย	32
บทที่ 4 วิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น	
4.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น	41
4.2 การกำหนดขอบเขตค่าเสียหาย	46
4.3 การนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้กับสายการบิน	47
บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ	
5.1 บทสรุป	55
5.2 ข้อเสนอแนะ	58
5.3 บทส่งท้าย	59

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	60
ภาคผนวก	63
ประวัติผู้เขียน	95



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคมไม่สามารถอยู่โดดเดี่ยวได้ มนุษย์จึงจำเป็นต้องเดินทางเพื่อติดต่อ หรือซื้อขายและแลกเปลี่ยนสินค้าและข้อมูลข่าวสารต่อกันและกัน มนุษย์จึงคิดค้นวิธีเดินทางโดยเริ่มจากการเดินทางทางบก ทางน้ำโดยใช้เรือและใส่สินค้าลงเรือเพื่อไปทำการค้ากับต่างประเทศ ซึ่งการเดินทางโดยทางน้ำในสมัยก่อนเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก

ต่อมาหลังจากที่พี่น้องตระกูลไรท์ (The Wright Brothers) ประสบความสำเร็จจากการทดลองทำการบินด้วยเครื่องบินที่ประดิษฐ์ขึ้นเองและเป็นเครื่องบินที่สามารถบินไปในอากาศโดยสามารถบังคับทิศทางการบิน และสามารถกลับลงสู่พื้นได้อย่างปลอดภัยได้สำเร็จเป็นลำแรกของโลก จากความสำเร็จดังกล่าวนี้เองทำให้ในที่สุดแล้วได้กลายมาเป็นการขนส่งทางอากาศ ซึ่งการขนส่งทางอากาศยานเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่มนุษย์ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้า

การขนส่งทางอากาศเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมอย่างมากที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นวิธีที่มีความสะดวก ใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยกว่าวิธีอื่น ทำให้บุคคลทุกเพศ ทุกวัยสามารถเดินทางโดยวิธีนี้ได้ อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยวิธีนี้มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกับวิธีการขนส่งทางน้ำหรือทางบก เนื่องจากอัตราค่าขนส่งจะมีอัตราที่สูงกว่าอัตราค่าขนส่งวิธีอื่น ๆ และหากสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย ก็จะไม่สามารถเลือกใช้วิธีการนี้ในการขนส่งหรือเดินทางได้

เมื่อวิธีการเดินทางหรือขนส่งทางอากาศเป็นที่นิยมจากผู้ที่ต้องการจะเดินทางระหว่างประเทศ บุคคลที่โดยสารไปกับอากาศยานก็จะเรียกว่า ผู้โดยสาร หรือกรณีของการส่งสินค้าก็จะเรียกว่า ผู้ส่งของ แล้วแต่ว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ที่เดินทางไปกับอากาศยานเอง หรือจะเป็นผู้ที่ต้องการจะส่งสิ่งของไปกับอากาศยาน โดยสิ่งซึ่งจะมาพร้อมกับผู้โดยสาร หรือผู้ส่งของ คือ สัมภาระ โดยสัมภาระของผู้ที่จะเดินทางนี้มีทั้งที่เป็นสัมภาระที่นำติดตัวไปบนอากาศยาน และสัมภาระที่เก็บไว้ในที่เก็บสัมภาระของอากาศยาน ซึ่งโดยปกติแล้วสัมภาระจะถูกเก็บไว้ในที่บริเวณใต้ท้องของอากาศยาน แต่หากเป็นสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวขึ้นไปเก็บไว้บนอากาศยานระหว่างทำการบิน ในเวลาก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นไปบนอากาศยาน เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานจะทำการตรวจค้นสัมภาระของผู้โดยสารที่จะนำขึ้นเครื่องเสียก่อนว่าผู้โดยสารนั้นไม่ได้นำสิ่งที่อาจเป็นอันตรายกับผู้โดยสารคนอื่น ๆ ใส่ไว้ในสัมภาระและนำขึ้นไปบนอากาศยาน ซึ่งส่วนมากแล้วสิ่งที่เป็นอันตรายกับผู้โดยสารคนอื่นก็มักจะเป็นสิ่งที่อันตรายโดยสภาพของของนั่นเอง เช่น ปืน สิ่งที่ใช้เป็นอาวุธได้ เช่น มีด รวมถึงวัตถุมีคมอื่น ๆ หรือสิ่งที่พิจารณาแล้วอาจใช้เป็นอาวุธทำร้ายกันได้

นอกจากนั้น ยังมีบางสิ่งที่จะต้องห้ามมิให้นำขึ้นไปบนอากาศยาน แม้ว่าสิ่งนั้นโดยสภาพของตัวมันเองไม่อาจเป็นอันตรายโดยสภาพก็ตาม แต่สิ่งนั้นอาจสามารถใช้เป็นสิ่ง หรือสารที่สามารถทำให้เกิดการระเบิดได้ ที่ผ่านมามีการประกาศของกรมขนส่งทางอากาศ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2550¹ ห้ามมิให้ผู้โดยสารนำสิ่งที่เป็นของเหลวที่มีปริมาตรบรรจุจำนวนตั้งแต่ 100 มิลลิลิตร ขึ้นไปบนอากาศยาน สิ่งที่ยกเว้นนอกจากจะเป็นของเหลวแล้วยังรวมถึงสิ่งที่มีลักษณะเป็นครีมด้วย ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่ถือว่าเป็นสิ่งที่ไม่อนุญาตให้นำขึ้นไปบนอากาศยานได้หากมีปริมาตรบรรจุเกินจำนวนดังกล่าว ซึ่งหากทางเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานตรวจพบก่อนขึ้นอากาศยานสามารถสั่งไม่อนุญาตให้นำสิ่งนั้นขึ้นไปบนอากาศยานได้

กรณีโทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับผู้คนในการติดต่อสื่อสารระหว่างกัน ซึ่งแต่ก่อนไม่ถือว่าเป็นสิ่งต้องห้ามนำขึ้นไปบนอากาศยาน แต่อย่างไรก็ตามก็มีกรณีที่คนโดยสารได้นำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดการระเบิดขึ้น ก็คือกรณีการระเบิดจากโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ยี่ห้อซัมซุง รุ่นแกแล็กซี่ โน้ต 7 ของผู้โดยสารที่นำติดตัวไปบนอากาศยาน ภายหลังจากการระเบิด บริษัทซัมซุงผู้ผลิตมือถือรุ่นนี้ได้ประกาศเรียกเก็บโทรศัพท์รุ่นนี้คืนจากผู้ที่ใช้บริการทั่วโลกทันทีเพื่อตรวจสอบหาสาเหตุ จากการตรวจสอบในภายหลังทำให้ทราบว่า การเปลี่ยนรูปแบบตัวเครื่องให้บางลงทำให้การออกแบบแบตเตอรี่ต้องบางลงตามไปด้วย เป็นผลทำให้ชั้นโพลีเมอร์ของแบตเตอรี่น้อยลง ทำให้ชั้นของขั้วบวกและขั้วลบที่ทำมาจาก Lithium Cobalt และ Graphite มาชนกันทำให้เกิดการระเบิด และนอกจากนั้นการนำโทรศัพท์ไปใส่ไว้ในกระเป๋ากางเกงด้านหลัง ถือว่าเป็นการส่งเสริมเพิ่มความดันแบตเตอรี่ทำให้เกิดการระเบิดของแบตเตอรี่ได้อีกด้วย²

นอกจากนั้นแล้ว ยังมีกรณีเกิดเหตุการณ์ไฟลุกไหม้ภายในห้องโดยสารจากการที่โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้โดยสารได้ตกลงไปที่ร่องเบาะ และได้มีการเอนปรับเบาะเพื่อเก็บมือถือเอง ทำให้โครงสร้างเบาะหนีบและทับมือถือหักและเกิดระเบิดจนทำให้ไฟลุกท่วมห้องโดยสารเกิดเหตุลักษณะนี้แล้วหลายราย อาทิ เที่ยวบินที่ KLM809 ที่ออกเดินทางจากประเทศเนเธอร์แลนด์ไปยังกรุงกัวลาลัมเปอร์

¹ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2550 กรมการขนส่งทางอากาศได้ประกาศใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุ และสารเคมีอื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันติดตัวขึ้นอากาศยานของผู้โดยสารทุกสัญชาติ โดยสามารถติดตัวที่เป็นของเหลวต่าง ๆ เช่น ผลิตภัณฑ์ประเภทเครื่องสำอาง อาหารกระป๋อง ซ็อกโกแลต น้ำยาบ้วนปาก ครีมโกนหนวด สเปรย์จัดแต่งทรงผม น้ำหอม โคลงูจน์ ครีม ยาหม่อง ยาทาเล็บ เทียนไข ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง (เช่น ลิปกลอส มาสคารา ครีมรองพื้น ฯลฯ) และอื่น ๆ ที่มีลักษณะเป็นของเหลว สามารถนำขึ้นเครื่องได้ โดยขนาดของแต่ละบรรจุภัณฑ์ต้องไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (100 CC).

² Phone Arena.com, **Phone news, reviews and specs** [Online], 2021. Available from <http://www.phonearena.com/news/Report-Samsungs-aggressive-battery-design-led-to-the-Galaxy-Note-7-explosions-id88617>.

ประเทศมาเลเซียได้มีการส่งสัญญาณมายังหอบังคับการสนามบินนานาชาติภูเก็ต เพื่อขอลงจอดฉุกเฉิน เนื่องจากได้เกิดเพลิงไหม้ภายในห้องโดยสาร ภายหลังได้แถลงว่าสาเหตุเกิดไฟไหม้มาจากผู้โดยสารทำโทรศัพท์มือถือตกกระแทกเบาะที่นั่ง หรือกรณีของสายการบินแควนตัส ที่ผู้โดยสารได้ทำมือถือตก ระหว่างช่องเบาะเก้าอี้ และพยายามปรับเบาะเก้าอี้เพื่อหยิบมือถือออกจนเบาะหนีบเข้ากับเบตเตอร์ จนเกิดไฟลุกไหม้³

ปัญหาโทรศัพท์เคลื่อนที่ระเบิดทำให้สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration-FAA) ได้ประกาศแจ้งสายการบินต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกาให้มีการประกาศแจ้งเตือนผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยานว่าโทรศัพท์สมาร์ทโฟน ยี่ห้อซัมซุง รุ่นแกล็กซี โน้ต 7 เป็นวัตถุที่ห้ามนำขึ้นไปบนอากาศยาน แต่ต่อมาภายหลังจากการที่มีการเก็บโทรศัพท์กลับคืน มาแล้วได้มีการแก้ไขข้อบกพร่องแล้ว สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกาก็ได้มีการประกาศ ยกเลิกการห้ามนำโทรศัพท์สมาร์ทโฟนรุ่นดังกล่าวขึ้นเครื่องแล้ว⁴ ต่อมาสายการบินได้มีการประกาศ เพิ่มเติมสิ่งที่ไม่อนุญาตให้นำขึ้นไปบนอากาศยานเพิ่มเติม คือ แบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพา (Power Bank) ที่สำหรับใช้ชาร์จโทรศัพท์เคลื่อนที่ เนื่องจากพบว่าแบตเตอรี่นี้สามารถทำให้เกิดการระเบิดได้เช่นกัน

สำหรับในประเทศไทยแล้ว มีกรณีแบตเตอรี่สำรองที่ลักษณะเป็นแบตเตอรี่สำรองไฟชนิด พกพา (Power Bank) ที่ผู้โดยสารนำติดตัวขึ้นไปในอากาศยานเกิดระเบิดขึ้นในระหว่างที่อากาศยาน ทำการบิน จึงทำให้ในที่สุดทางกรมการบินพลเรือนได้มีหนังสือด่วนที่สุดเลขที่ คค0507/10756 ลง วันที่ 14 พฤศจิกายน 2557 เรื่องแนวปฏิบัติเมื่อตรวจพบแบตเตอรี่สำรองไฟ (Power Bank) เพื่อวาง แนวทางการนำแบตเตอรี่สำรอง ในการนำเข้าไปในห้องโดยสารของอากาศยาน หรือเก็บไว้กับ สัมภาระว่าแบตเตอรี่สำรองขนาดกำลังไฟจำนวนเท่าใดที่สามารถจะนำติดตัวขึ้นไปบนเครื่องได้ จำนวนใดที่จะต้องนำไปเก็บกับสัมภาระของผู้โดยสาร ซึ่งระเบียบของกรมการบินพลเรือนฉบับนี้ เป็นการออกคำสั่งตามข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) ขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO: International Civil Aviation Organization)

ก่อนหน้านี้ทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็เคยเข้ามาทำการประเมินประเทศไทยเกี่ยวกับกรณีความปลอดภัยของสายการบินในประเทศไทยต่อมาตราความปลอดภัย ซึ่งผล

³ “การบินไทย ออกประกาศเตือนผู้โดยสาร ทำมือถือตกชกเบาะ ห้ามเก็บเอง!”, ข่าวสดออนไลน์ [Online], 2561. แหล่งที่มา https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_1738608.

⁴ Aripfan.com, **Samsung galaxy note 7** [Online], 2021. Available from <http://www.aripfan.com /faa-cancel-samsung-galaxy-note-7/>.

ปรากฏว่าประเทศไทยไม่ผ่านข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย โดยจะต้องแก้ไขปัญหให้ได้ภายในกรอบเวลา 90 วัน ตามกรอบเวลาที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้วางไว้ ส่งผลทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ทำการติดธงแดงหน้าชื่อของประเทศไทย เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2558 รวมกับอีก 12 ประเทศในสมาชิกภาพที่เคยได้รับธงแดงไปก่อนหน้านี้⁵

กรณีเป็นปัญหาเกี่ยวกับความเสียหายเกิดจากการที่ผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วทำให้ผู้โดยสารคนอื่นได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ เพียงใด และผู้โดยสารคนอื่นที่ได้รับความเสียหายนั้นจะสามารถเรียกค่าเสียหายได้เพียงใด เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มิได้กำหนดขอบเขตไว้อย่างชัดเจน ซึ่งตามกฎหมายได้ห้ามไม่ให้ผู้เสียหายเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ

จากกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ศึกษาประสงค์ที่จะศึกษากฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีที่ผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น เพื่อนำไปเป็นแนวทางการกำหนดขอบเขตของค่าเสียหาย และการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับสายการบิน ในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศยิ่งขึ้นต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.2.1 เพื่อให้ทราบถึงปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ

1.2.3 เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และของประเทศไทย

1.2.4 เพื่อวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

⁵ Thai Publica, ปม ICAO ให้ไทยสอบตกกรณีขนส่งสินค้าอันตราย ช้องโหว่หน่วยตรวจสอบ ไม่มีคู่มือปฏิบัติ-กฎระเบียบที่สอดคล้องกับสากล [Online], 2558. แหล่งที่มา <http://thaipublica.org/2015/06/icao-4/>.

1.2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ผู้ศึกษามุ่งที่จะศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศกรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น การกำหนดขอบเขตของค่าเสียหาย และการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับสายการบิน

1.4 สมมติฐานการศึกษา

ปัจจุบันความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ถูกกำหนดไว้โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ก็มีบางกรณีที่ถูกกฎหมายไม่ได้กำหนดชัดเจน ในกรณีที่ผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น หรือการกำหนดขอบเขตของค่าเสียหาย และการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับสายการบิน จึงจำเป็นจะต้องศึกษากฎหมายของต่างประเทศ ในส่วนนี้ เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยต่อไป

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบถึงปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ และหลักกฎหมายที่นำมาบังคับใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

1.5.2 ทำให้ทราบแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ

1.5.3 ทำให้ทราบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และของประเทศไทย

1.5.4 ทำให้ทราบถึงผลการวิเคราะห์กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

1.5.5 ทำให้ทราบแนวทางแก้ไขในการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีที่ผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารในอากาศยาน

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศประเทศไทยได้เริ่มมีปรากฏมาตั้งแต่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยประเทศไทยได้ลงนามและให้สัตยาบันต่อปฏิญญาบัลลูน ค.ศ. 1899 และต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้มีการให้สัตยาบันนานาประเทศว่าด้วยการเดินอากาศยาน (Convention Concerning the Regulation of Aerial Navigation, October 13, 1919) หรือที่เรียกว่า อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2465 ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมาในภายหลัง

ต่อมาประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาชิคาโก และได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการในอนุสัญญาดังกล่าว สำหรับเนื้อหาของกฎหมายฉบับนี้ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์และข้อบังคับในการเดินอากาศ เช่น มาตรฐานและการขึ้นทะเบียนอากาศยาน กฎเกณฑ์เกี่ยวกับสนามบิน การออกใบอนุญาตการเดินอากาศ เป็นต้น ซึ่งจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งคนโดยสารทางอากาศ สำหรับที่จะปรากฏหลักเกณฑ์เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มาตรา 28 เท่านั้น ที่ได้กำหนดให้นาบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนมาใช้นับการรับขนโดยอากาศยานเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ แต่ในภายหลังเมื่อได้มีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ออกมายกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ทำให้บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศก็ไม่ปรากฏในกฎหมายดังกล่าวอีกเลย เว้นแต่ที่ปรากฏในบทนิยามของคำว่า “อากาศยานขนส่ง หมายถึง อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้า”

ขณะนั้นเมื่อประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ จึงทำให้การที่จะพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาต้องนำหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน มาตรา 608-639 มาใช้บังคับ แต่กรณีที่ใช้บทบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาไว้ ก็จะต้องกลับไปใช้บทบัญญัติที่กำหนดไว้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 หลักทั่วไป และบรรพ 2 นี้ มาใช้พิจารณาเมื่อศาลจะต้องวินิจฉัยกรณีการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศ หรือระหว่างประเทศ ก็จะต้องนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการวินิจฉัย

ปัจจุบันกฎหมายประเทศไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ คือ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศไว้ในหมวดที่ 1 ว่าด้วยเรื่องการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ กล่าวคือ หากเกิดอุบัติเหตุบนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายเป็นเหตุให้ผู้โดยสารบาดเจ็บหรือเสียชีวิต รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระที่รับขน ไม่ว่าจะเป็นสัมภาระที่ลงทะเบียน หรือสัมภาระที่ไม่ลงทะเบียนก็ตาม ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้รับขนทางอากาศ

ในกรณีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือถึงแก่ความตายค่าความเสียหายมีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อคนโดยสารแต่ละคน ซึ่งผู้ขนส่งจะบอกปิดความรับผิดของตนไม่ได้¹

SDR คือ ระบบตะกร้าเงินของ IMF (International Monetary Fund) เดิมระบบกฎหมายเรื่องนี้อิงกับค่าทองคำ แต่ยุคต่อมาทองคำมีราคาผันผวนจึงเลิกระบบทองคำ หากไปอิงกับค่าเงินแต่ละประเทศก็ไม่นิ่งเพราะมีอัตราขึ้นลง ดังนั้นจึงใช้ระบบตะกร้าเงินของ IMF ตะกร้าเงินคือ นำเอาเงินของแต่ละประเทศสำคัญมาลงตะกร้าเดียวกันตามสัดส่วนที่กำหนด เพื่อเฉลี่ยไม่ให้อัตราค่าเงินแปรปรวน เช่น ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐขึ้น ค่าเงินหยวนลง อัตรา ก็จะอยู่จุดกลาง ทำให้ระบบค่อนข้างนิ่ง

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก² ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง³

อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก⁴ ได้อธิบายถึง “ความรับผิดชอบของสายการบินต่อเรื่องการรับขนคนโดยสาร” โดยอธิบายถึงความซับซ้อนของระบบบอร์ซอ และอนุสัญญามอนทรีออล 1999 แล้วสรุปมาเป็นพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนี้

¹ มาตรา 14 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

² มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

³ มาตรา 14 (1) และ (2) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

⁴ สุภารัตน์ ตรีเทพ, “ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ)”, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 12, 15(พฤศจิกายน 2560): 53-74.

หัวใจของพระราชบัญญัตินี้คือ “ความรับผิดของสายการบินต่อเรื่องการรับขนคนโดยสารสัมภาระและของ” นอกจากหัวใจแล้ว โดยมีกลองหัวใจคือเรื่อง “การป้องกันไม่ให้ระบบนี้ล้ม” ซึ่งขออธิบายตัวระบบป้องกันนี้ก่อน หลักคิดคือ ในการรับขนนี้ต้องมีคน สัมภาระ และของ ลักษณะความเสียหายที่มีเหมือนกันก็คือเสียหาย บาดเจ็บ เช่น คนเรียกว่า “การบาดเจ็บ” กรณีสัมภาระคือ “การเสียหาย” ก็คืออันเดียวกัน “ของพัง สัมภาระพังหรือเจ๊ง” และคนก็คือ “ตาย” หรือของสัมภาระและคนล่าช้า ในส่วนของคนและสัมภาระนั้นจะอยู่ติดกันจะไม่แยกกัน จะไม่มีการขนสัมภาระโดยไม่มีการขนคน ขณะที่ “ของ” จะแยกออกไปอีกส่วนในส่วนของคนและสัมภาระ โดยสภาพนั้นค่อนข้างจะเป็นเรื่องของผู้บริโภคระยะเป็นเรื่องคนหมู่มากเดินทางไปมา ดังนั้นจะมีการคุ้มครองคนในระดับที่ค่อนข้างมากกว่าในส่วนเรื่องรับขนของ

การรับขนของโดยสภาพคือ “สินค้า” กล่าวคือ มีการขนส่งสินค้ากัน ดังนั้นในการออกแบบระบบจะมีความแตกต่างอยู่บางจุด เช่น การจำกัดความรับผิดในการรับขนของจำกัดอยู่ที่ 19 SDR ห้ามไม่ให้มีการเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดนี้ อันนี้เป็นลักษณะเฉพาะของการรับขนของ ซึ่งเขียนไว้ในกฎหมายแบบนี้ แต่ในกรณีของคนและสัมภาระสามารถจะเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดได้ (อาจจะให้รับผิดชอบอย่างไม่จำกัดความรับผิดก็ได้ถ้ามีเงื่อนไขบางอย่างเกิดขึ้น) อันนี้คือ สภาพมันต่างกันค่อนข้างชัด ประเด็นเช่นนี้ได้รับสอบถามมาตอนกฎหมายได้เข้าสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ว่าทำไมกรณีการรับขนของหรือสินค้านี้ทำไมถึงกำหนดไว้ที่ 19 SDR ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม โดยห้ามเรียกค่าเสียหายเกินจากที่มีการจำกัดความรับผิดทุกกรณีไม่มีเกินกว่านี้ แม้ว่าจะมีการทำผิดอะไรกันก็ห้ามเกิน เนื่องด้วยสภาพของการรับขนของเป็นเรื่องธุรกิจ รัฐไม่ควรจะเข้าไปรู้ดีเรื่องต้นทุนในการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจ เพราะธุรกิจต้องมีการส่งของกันไปมา แต่ในทางรับขนก็บอกว่าเก็บค่าขนส่งเท่านี้โดยรับผิดชอบแค่ 19 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม ถ้าอยากให้รับผิดชอบมากกว่านี้ก็ไปซื้อ Incoterms ไปบริหารความเสี่ยงส่งสินค้าเอง ซึ่งไม่ใช่เรื่องของผู้บริโภค

ขณะที่สาระสำคัญการรับขนคนคือ “สายการบินจะรับผิดเมื่อมี 2 เงื่อนไขเกิดขึ้นคือ (1) มีอุบัติเหตุ และ (2) เกิดขึ้นอยู่ในช่วงที่กฎหมายกำหนด หมายความว่า ถ้าคนโดยสารขึ้นไปอยู่บนเครื่องบินอยู่ในขอบเขตความรับผิดของสายการบิน หรืออยู่ในระหว่างดำเนินการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ในขอบเขตนี้เรื่องระหว่างดำเนินการขึ้นลงนี้มีความสำคัญมาก

ความรับผิดส่วนของคนโดยสารแบ่งเป็น 2 ระบบ ได้แก่

1) ระบบความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict Liability) กำหนดไว้ที่ 113,100 SDR เมื่อก่อนนั้นกำหนดไว้ 100,000 SDR แต่เนื่องจากกลไกของอนุสัญญานี้ สามารถปรับค่าครองชีพ ปรับเงินเพื่อให้จำนวนเงินที่ถูกจำกัด (Limit) ขยับขึ้นไปได้โดยกลไกของมัน

ในเรื่องความรับผิดของคนโดยสารการบินจะยอมจ่ายเงินให้ค่อนข้างง่าย เช่น เกิดอุบัติเหตุแล้วมีคนเสียชีวิต สรุปคือ คิดเป็นเงินไทยจ่ายเงินประมาณ 5 ล้านบาท นั่นคือไม่เกิน 5 ล้านบาทต่อคน

2) ระบบสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Fault) กรณีถ้าอยากได้เงินเกิน 5 ล้านบาทต้องไปพิสูจน์ความผิดกันเพิ่มเติมอันเป็นขั้นที่ 2 เป็นขั้นที่เกิน 5 ล้านบาทขึ้นไป สายการบินถูกสันนิษฐานความรับผิดไว้ก่อน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีความผิด

โดยสรุป ในส่วนของคนโดยสารจะเป็นการใช้สองระบบซ้อนกันคือ ชั้น Strict Liability และชั้น Presumption of Fault ถ้าจ่ายเงินไม่เกิน 5 ล้านบาทใช้ระบบ Strict Liability ถ้าเกิน 5 ล้านบาทใช้ระบบ Presumption of Fault

ความรับผิดส่วนของสัมภาระ

สัมภาระแยกเป็น 2 ส่วนคือ (1) สัมภาระลงทะเบียนคือเวลาไป Check-in โหลดของลงเครื่อง กับ (2) ส่วนที่ถือของขึ้นไปบนเครื่องเอง ระบบความรับผิดก็ต่างกัน กรณีส่งมอบสัมภาระให้สายการบินความรับผิดก็ต้องเคร่งครัด เพราะสัมภาระไปอยู่ในมือของสายการบิน ดังนั้นใช้ระบบความรับผิดที่ค่อนข้างจะให้ประโยชน์กับผู้โดยสารมากกว่า แต่กรณีของที่ถือขึ้นเครื่องไปเองนั้นโดยหลักการผู้โดยสารต้องดูแลเอง นอกจากจะเป็นความผิดของสายการบิน ที่ทำให้เราเสียหาย กรณีวงเงินเมื่อคำนวณคร่าว ๆ ในส่วนของสัมภาระทั้งลงทะเบียนและไม่ลงทะเบียนค่าเสียหายรวมกันไม่เกิน 53,000 บาท

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

ส่วนกรณีสัมภาระ แม้ว่าโครงสร้างความรับผิดสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ลงทะเบียน โครงสร้างความรับผิดหรือพิสูจน์ความผิดนั้นต่างกัน แต่วงเงินนั้นนำมารวมกัน สองอย่างรวมกันไม่เกิน 53,000 บาท แต่ถ้าอยากจะได้เงินต้องไปหาช่องทางพิสูจน์ว่าสายการบินนั้นทำผิด ส่วนกรณีขนส่งของหรือสินค้ากำหนดไว้ที่ 19 SDR ต่อ 1 กิโลกรัมหรือ 890 บาทต่อ 1 กิโลกรัมโดยห้ามเกินกิโลกรัมละ 890 บาทเป็นจำนวนที่เกินกว่านี้ไม่ได้อีกแล้ว ไม่ว่าสายการบินจะผิดหรือไม่ผิดอย่างไรไม่เกินกว่านี้ แม้ว่าถ้าอยากจะได้เงินต้องไปหาทางอื่นเช่น ซื้อประกันหรือทำความตกลงพิเศษอย่างใด แต่ตามกฎหมายนี้ห้ามเกิน

ความรับผิดในกรณีของหรือสินค้า

กรณีการรับขนของหรือสินค้าใช้ระบบ “Strict Liability” โดยมีตัวจำกัดค่อนข้างเคร่งครัด และจะต้องมี “กลไกในการที่ได้มาซึ่งค่าเสียหาย” ที่จะต้องทำอะไรเมื่อมีความเสียหายหรือปัญหาเกิดขึ้น จะเรียกค่าเสียหายอย่างไร จะออกเอกสารแบบใด เช่น จะต้องแจ้งก่อนกี่วัน เวลาของหายทำอย่างไร ยื่นฟ้องอย่างไร อายุความเท่าใด สามารถใช้อินญาโตตุลาการระงับข้อพิพาทได้หรือไม่

ความรับผิดส่วนการล่าช้า

เรื่องความล่าช้า สายการบินขนส่งล่าช้าความรับผิดรวมประมาณ 200,000 กว่าบาท จะเห็นว่าโครงสร้างความรับผิดแปลกกว่ากฎหมายอื่น ปัญหาคือ จะทำอะไรให้อยู่ได้โดยไม่ถูกตีความ หลายโครงสร้างนี้ อนุสัญญามอนทรีออลมีกลไกคุ้มครองตัวเอง 2 ส่วน ส่วนแรกคือ Exclusivity ส่วนที่สองคือ เรื่องการทำสัญญาที่แตกต่างออกไปให้เป็นโมฆะ ซึ่งสองส่วนนี้เป็นเกราะคุ้มกันไม่ให้ระบบที่กล่าวมาทั้งหมดพัง เพราะถ้าระบบพึ่งอนุสัญญามอนทรีออลก็ไม่มีคามหมาย หากศาลตัดสินว่า ค่าเสียหายน้อยเกินไป ก็ต้องไปฟ้องร้องตามกฎหมายอื่นโดยอาจจะเป็นกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค เรื่องสินค้าอันตราย แล้วตัดสินให้ได้รับค่าเสียหายมากกว่า หรือเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ สุดท้ายก็ไปตัดสินตามกฎหมายอื่นทำให้ระบบที่ตกลงกันไว้พัง เมื่อพังแล้วก็เกิดความวุ่นวายในการตีราคา เกิดความผันผวน เพราะไม่รู้จะต้องรับผิดเท่าใด

ดังนั้นจึงมี 2 กลไกสำคัญที่สร้างขึ้นมากเพื่อคุ้มครองระบบให้สามารถทำงานได้ คือ

- 1) การห้ามศาลตัดสินโดยใช้กฎหมายอื่นต่างกับกฎหมายนี้ แต่จะห้ามได้จริงหรือไม่
- 2) ห้ามทำสัญญาตกลงกันเองว่าจะไม่เอาความรับผิดแบบนี้ หรือห้ามตกลงแล้วทำให้ผู้บริโภคเสียหาย อันนี้คือสองกลไกสำคัญที่คุ้มครองระบบให้สามารถทำงานได้

ประเทศไทยมีประกาศของกระทรวงคมนาคมเรื่องคุ้มครองสิทธิ เรื่องการชำระค่าล่าช้า หรือยกเลิก ซึ่งเริ่มที่จะเบี่ยงออกจากตัวหลักการตามอนุสัญญา ซึ่งเรานำมาจากยุโรป หน่วยงานทางปกครองของยุโรปออกก่อนและเห็นว่าไม่มีอะไรที่ต่างจากอนุสัญญาอีก โดยมีการถกเถียงกันว่าไม่ขัดกับหลัก Exclusivity ตามข้อ 29 หรือของไทยตามมาตรา 54 หรือไม่ ซึ่งในปัจจุบันศาลยุโรปมีแนวโน้มที่จะตัดสินในทางคุ้มครองผู้บริโภคมากขึ้น กล่าวคือ เริ่มทำลายกำแพง Exclusivity นี้ โดยบอกว่าไม่มีความเกี่ยวข้อง โดยมีความเป็นไปได้ที่จะมีค่าเสียหายอย่างอื่นนอกเหนือจากในอนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งตรงนี้เป็นแนวโน้มที่โลกเราคู่ครองผู้บริโภคมากขึ้น และเริ่มจะทำลายเกราะที่คุ้มครองระบบมอนทรีออลอยู่

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบ

2.2.1 ความรับผิดชอบในการละเมิด

แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิดนั้นได้ก่อกำเนิดขึ้นมาเป็นเวลานานในยุคเริ่มแรกนั้น ความหมายของละเมิดอาจมีความแตกต่างจากปัจจุบัน โดยเฉพาะความมุ่งหมายที่ในปัจจุบันนั้นมุ่งเหยียวยาสู่เสียหายให้เสมือนความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเลย⁵ ในยุคโรมันนั้นการละเมิด คือหนี้ที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยไม่ได้มีการแยกความรับผิดชอบว่า เป็นความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบันได้มีการแบ่งแยกความรับผิดชอบทางแพ่งและความรับผิดชอบทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่งและอาญานั้นต่างกัน⁶ โดยความรับผิดชอบทางแพ่งที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย คือ ละเมิด และด้วยการละเมิดนี้เองเป็นการทำให้เกิดหนี้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ถูกละเมิด

ความหมายของละเมิด

การละเมิดนั้นถูกบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 โดยมาตรา 420 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ซึ่งเป็นการให้ความหมายและบทนิยามของการทำละเมิดตามกฎหมายไทย ซึ่งพอจะแยกสาระสำคัญของการทำละเมิดออกมาเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้⁷

1) ผู้กระทำ

ผู้ที่กระทำละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 นั้นไม่จำกัดว่าจะเป็นผู้ใด บุคคลที่มีสภาพบุคคลอยู่ในวันที่ทำให้เกิดละเมิดย่อมต้องรับผิดชอบในการละเมิดของตน บุคคลธรรมดาแม้จะไม่มีความสามารถในการทำนิติกรรม เช่น ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถก็ทำละเมิดได้ นิติบุคคลนั้นแม้ไม่มีชีวิตจิตใจแต่ก็มีการกระทำอันเป็นการละเมิดได้ โดยผ่านผู้กระทำแทนทั้งหลาย

⁵ ศุภนันทกรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552), 37.

⁶ จิต เศรษฐบุต, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, (กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), 21.

⁷ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ, 2548), 5.

2) การกระทำ

การกระทำที่จะทำให้เกิดละเมิดบุคคลอื่นได้นั้น ผู้กระทำจะต้องกระทำโดยรู้สำนึกในการกระทำ และอยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ ที่ผู้กระทำจะเคลื่อนไหว หรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายของตน การคิดหรือเพียงแต่ตัดสินใจยังไม่ถือเป็นการกระทำ เพราะเป็นเรื่องที่อยู่ภายในจิตใจ ตราบใดที่ยังไม่ได้กระทำตามที่คิดที่ตัดสินใจไว้ ก็ถือว่ายังไม่มี การกระทำ การกระทำที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับจิตใจ ไม่อาจจะเรียกว่ามีการกระทำได้ การกระทำของเด็กทารก การเคลื่อนไหวร่างกายนั้นเกิดจากความไร้เดียงสา ไม่อาจจะเรียกว่าเคลื่อนไหวร่างกายภายใต้บังคับของจิตใจ หรือการเคลื่อนไหวเพราะเกิดจากการเจ็บป่วย ละเมอ เป็นการเคลื่อนไหวโดยไร้สติไม่เป็นการกระทำ แต่คนที่มีจิตบกพร่อง โรคจิตหรือมีจิตฟั่นเฟือนแม้ในทางอาญาจะเป็นเหตุยกเว้นโทษ แต่ในทางแพ่งหากกระทำในขณะที่รู้สำนึกในการกระทำก็ต้องรับผิดชอบในการละเมิด⁸

3) โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

ความรับผิดชอบเพื่อการละเมิดนั้นเป็นความรับผิดชอบทางแพ่งที่มีหลักว่าจะต้องมี ความผิด (Fault) โดยความผิดในที่นี้พิจารณาจากการกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ โดยที่การจงใจนั้นมีสองความหมาย คือการตั้งใจให้ผู้อื่นเสียหายหรือเพียงแต่รู้ว่าการกระทำของตนอาจทำให้ผู้อื่นเสียหายได้ โดยที่ผลของความเสียหายจะเกิดมากหรือน้อยไม่ใช่ข้อสำคัญ⁹

ส่วนการกระทำโดยประมาทนั้น หมายถึงการกระทำโดยไม่ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ ซึ่งโดยทั่ว ๆ ไปแล้วบุคคลเช่นนั้นอาจใช้ความระมัดระวังได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ และจะต้องไม่ใช้การกระทำโดยตั้งใจหรือเล็งเห็นผล¹⁰ ซึ่งความรับผิดชอบที่เกิดจากการกระทำโดยประมาทนั้นกฎหมายไม่ได้บัญญัติระดับของความประมาทไว้ ว่ากระทำประมาทเลินเล่อธรรมดาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นความประมาทเลินเล่อในระดับใดก็เป็นการกระทำอันเป็นละเมิดได้ทั้งนั้น แต่ในส่วนของความระมัดระวังนั้นหากบุคคลใดมีอาชีพในการทำงานนั้น ๆ จะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างผู้มีอาชีพ จะใช้ความระมัดระวังอย่างเช่นวิญญูชนที่ไม่ได้ทำอาชีพอย่างตนเองไม่ได้

4) โดยผิดกฎหมาย

ความหมายของการกระทำโดยผิดกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นั้นมีความหมายเพียงแค่ว่าไม่ชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น แม้การกระทำนั้นไม่ถึงกับผิดกฎหมายโดยชัดแจ้ง แต่กระทำโดยไม่มีสิทธิหรือผิดหน้าที่ก็เป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามความหมายของ

⁸ ศุภนันทกรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, 62.

⁹ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, 65.

¹⁰ เสนีย์ ปราโมช, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ ภาค 1-2, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ, 2505), 621.

มาตรา 420 แล้ว¹¹ แต่ถ้าหากว่าการกระทำนั้นผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้ไม่ว่าจะเป็นอำนาจที่ได้ตามกฎหมาย แม้จะทำให้เกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่น ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น

แม้แต่การกระทำนั้นเป็นการใช้สิทธิของผู้กระทำได้ แต่ถ้าเป็นการใช้สิทธิที่มีแต่จะเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น แม้การกระทำนั้นจะไม่ผิดกฎหมาย แต่ก็เป็นการละเมิดได้เช่นกัน เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 421 บัญญัติไว้ว่า “การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย”

5) มีความเสียหายต่อบุคคลอื่น

ความรับผิดในการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อโดยไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นด้วย หากไม่เกิดความเสียหาย ความรับผิดในการละเมิดก็ไม่อาจมีได้ ความเสียหายต่อผู้อื่นนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “...ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นนั้น อาจเป็น ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่กฎหมายในเรื่องละเมิดต้องการคุ้มครองให้กับบุคคลทุกคนไม่ให้มีผู้ใดมาทำอันตราย และหากฝ่าฝืนจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิด

ทฤษฎีรับภัย (Theory Durisque)

ทฤษฎีรับภัย หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ทฤษฎีรับภัยที่สร้างขึ้น (Theory Durisque) ถือว่าเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย คือ อาจมีผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยหรือความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด กล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเยียวยาตามกฎหมายแพ่ง และไม่มีขอบเขตกำหนดโดยกฎหมายแล้วยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดอีกด้วย ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

แม้ว่าทฤษฎีรับภัยจะมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความผิด แต่สำหรับในสังคมปัจจุบันซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้กรรมวิธีการผลิตมีความซับซ้อนยิ่งขึ้นและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น หลักการของทฤษฎีนี้จึงเหมาะสมในการที่จะนำมาใช้เพื่อเยียวยาความรับผิดทางแพ่งในคดีที่เกี่ยวกับสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

¹¹ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, 15.

ทฤษฎีความผิด (Fault Theory)

จากแต่เดิมนั้นถือกันว่าความรับผิดชอบในการละเมิดหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ที่ก่อความเสียหายจะต้องรับผิดชอบ โดยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิด โดยถือว่าผู้ที่ได้กระทำการใดขึ้นมาย่อมต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการกระทำของตน ต่อมาแนวความคิดดังกล่าวได้รับอิทธิพลทางศาสนามากขึ้น และเริ่มมีความเชื่อและถือว่าผู้ที่ทำละเมิดคือผู้ที่ทำผิดศีลธรรมด้วย ดังนั้นการที่จะพิจารณาว่าผู้ใดทำละเมิดหรือไม่ จึงต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจด้วย กล่าวคือความรับผิดในทางละเมิดจะมีได้เมื่อการกระทำนั้นเป็นความผิด (Fault) ความผิดในที่นี้คือการที่ผู้กระทำ ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นเสียหายจึงต้องรับผิด

แต่ในปัจจุบัน โลกเจริญรุดหน้าขึ้นความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปความเสียหายเกิดง่ายขึ้นจากการบริโภคสินค้าและบริการ หากให้ผู้เสียหายพิสูจน์ความผิด (Fault) ของผู้กระทำเป็นการยากจึงเกิดทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) ขึ้น

ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability)

ทฤษฎีนี้มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน ความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (Liability without Fault) ความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย (Liability a Imposed by the Law) ความรับผิดโดยสมบูรณ์ (Absolute Liability) ซึ่ง หมายถึง ความรับผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดทั้งที่ไม่มี ความผิด กรณีที่จะถือเป็นความรับผิดเด็ดขาดต่อเมื่อมิใช่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำโดยมีเจตนาดี หรือเจตนาร้าย และไม่ว่าผู้กระทำจะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ก็ตาม ผู้กระทำก็ไม่พ้นความรับผิด รากฐานแห่งแนวคิดเริ่มมาจาก การที่จำเลยก่อให้เกิดความเสียหายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อสมาชิกในสังคม

ความรับผิดในความละเมิด

ความรับผิดในทางละเมิดของตนเอง (Fault Liability)

บุคคลใดเมื่อก่อความเสียหายต่อผู้อื่นขึ้นมาแล้วย่อมต้องรับผิดจากการกระทำของตน โดยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดของตนเอง ซึ่งเป็นหลักความยุติธรรมในการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแต่การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นให้กับผู้เสียหาย ซึ่งความรับผิดในการละเมิดของตนเองนี้เป็นตามหลักปกติที่ว่าใครกระทำความผิด ผู้นั้นเท่านั้นที่ต้องรับผิด คนอื่นไม่เกี่ยวซึ่งได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

- 1) กรณีบุคคลทำละเมิดตาม มาตรา 420
- 2) กรณีนิติบุคคลรับผิดในการทำละเมิดของผู้แทนนิติบุคคลตาม มาตรา 76¹²

¹² ศุภนันทกรณ์ โสติพิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควรได้, 54.

ความรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious Liability)

ตามปกติแล้วความรับผิดในการละเมิดนั้นจะมีขึ้นได้ก็แต่โดยการกระทำของตนเอง ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะกระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นแล้ว ย่อมต้องรับผิด แต่มีบางกรณีที่กฎหมายได้กำหนดให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่มีความเกี่ยวข้องต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้อื่น แม้บุคคลนั้นไม่ได้มีส่วนรู้เห็นในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นเลยแต่อย่างใด แต่ก็ต้องรับผิด ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักการทั่วไปของละเมิดที่เป็นการรับผิดในการกระทำของตนเอง

ความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น (Vicarious Liability) จึงเป็นข้อยกเว้นของกฎหมายละเมิดในสมัยดั้งเดิมที่เน้นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเองที่ถือหลักว่า “ใครทำคนนั้นรับ” ดังนั้นเมื่อมีความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่นเป็นข้อยกเว้นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น และต้องตีความบทบัญญัติดังกล่าวอย่างจำกัด โดยพิจารณาเหตุผลประกอบในการตีความบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อคุ้มครองผู้เสียหายที่ต้องได้รับการเยียวยาและเป็นธรรมต่อผู้ที่ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น ซึ่งความรับผิดเพื่อการละเมิดของผู้อื่นนั้นได้แก่กรณีดังต่อไปนี้¹³

- 1) กรณีของนายจ้างร่วมรับผิดในการทำละเมิดของลูกจ้าง ตามมาตรา 425
- 2) กรณีตัวการร่วมรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทน ตามมาตรา 427
- 3) กรณีความรับผิดของบิดามารดา ผู้อนุบาลร่วมรับผิดในการทำละเมิดของผู้เยาว์ หรือคนไร้ความสามารถ ตามมาตรา 429
- 4) กรณีความรับผิดของครูบาอาจารย์ นายจ้าง บุคคลอื่นผู้ดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถตามมาตรา 430

2.2.2 ความรับผิดทางสัญญา

สัญญาเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป เป็นหนี้ที่เกิดขึ้นโดยบุคคลโดยสมัครใจและมีเจตนามุ่งก่อให้เกิดหนี้ขึ้นขึ้น โดยทำสัญญากัน ซึ่งอาจเป็นเอกเทศสัญญา หรือเป็นสัญญาที่ไม่มีความหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะก็ได้

ศาสตราจารย์ ดร.จิต เศรษฐบุตร ให้คำอธิบายไว้ว่า “เป็นความรับผิดชอบเนื่องด้วยการไม่ชำระหนี้ กล่าวคือ ก่อนจะมีความรับผิดทางสัญญานั้น เราจะเห็นนิติสัมพันธ์เกิดขึ้นอยู่ก่อนแล้ว เป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นโดยสัญญา นิติสัมพันธ์นั้นก็คือ หนี้ซึ่งผูกมัดผู้หนึ่ง เรียกว่าลูกหนี้ ให้ชำระหนี้แก่บุคคลอีกบุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่าเจ้าหนี้ เนื่องจากเหตุที่เขาไม่ชำระหนี้สินจึงได้เกิดมีความรับผิดทาง

¹³ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, 55.

สัญญา คือผู้เป็นลูกหนี้ได้กระทำหรือละเว้นการกระทำซึ่งเป็นการไม่ปฏิบัติตามนิติสัมพันธ์นั้น เกิดความเสียหายแก่เจ้าหนี้ จึงเรียกว่า ความรับผิดชอบทางสัญญาเป็นผลแห่งหนี้¹⁴

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับค่าเสียหายและค่าเสียหายเชิงลงโทษ

บุคคลใดกระทำความผิดจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลที่ถูกกระทำความผิด ซึ่งนอกจากค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องได้จากบุคคลที่กระทำความผิดแล้วนั้น ยังมีแนวคิดที่จะให้สามารถเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่จะชดเชยตามความเสียหายให้กับผู้ที่ถูกกระทำความผิด

2.3.1 แนวคิดพื้นฐานค่าเสียหายเชิงลงโทษตามกฎหมายประเทศไทย

ในสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์โปรดให้มีการชำระกฎหมายเก่าแล้วรวบรวมเป็นประมวลกฎหมายขึ้นเรียกว่า “กฎหมายตราสามดวง” ถือว่า ความรับผิดชอบทางละเมิดเป็นความผิดที่ต้องชดเชยค่าปรับให้ โดยค่าปรับส่วนหนึ่งให้ตกเป็นของหลวงเรียกว่า “พินัย” และค่าปรับอีกส่วนหนึ่งให้แก่ผู้เสียหาย เรียกว่า “สินไหม” และเรียกรวมกันว่า “ให้ไหมเป็นสินไหมถึง พินัยถึง” มีผู้กล่าวว่าสินไหมมักจะเป็นเงินที่มีจำนวนสูง¹⁵

ต่อมาเมื่อมีการแยกกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่งออกจากกัน โดยการประกาศใช้กฎหมายลักษณะอาญา ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2441 (ร.ศ. 127) ความรับผิดชอบส่วนแพ่งและอาญาก็แยกออกจากกันเด็ดขาด ส่วนละเมิดที่เหลืออยู่ก็มีลักษณะเป็นละเมิดทางแพ่งอย่างแท้จริง¹⁶ แนวคิดก็เปลี่ยนไปเป็นว่า ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำความผิดไม่เกินกว่ามูลค่าความเสียหายแท้จริงที่ตนได้รับ

ปัจจุบันแนวความคิดพื้นฐานของการใช้ค่าเสียหายเพื่อการละเมิด คือ การเยียวยาผู้เสียหายให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น ซึ่งเป็นหลักการเยียวยาที่สำคัญที่สุดในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร รองศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์ภรณ์ โสดีพันธ์ ให้ความเห็นว่า การกำหนดค่าเสียหายที่มากกว่าความเสียหายที่แท้จริงเสมือนประหนึ่งว่าเป็นการลงโทษแก่ผู้ละเมิดจึงไม่ได้รับการรองรับด้วยทฤษฎีพื้นฐานการเยียวยาความเสียหายของระบบลายลักษณ์อักษร แม้การใช้ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษจำเลยสำหรับการกระทำต่าง ๆ จะมีอิทธิพลต่อระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรมากขึ้น แต่ก็เท่ากับว่า ถ้าระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรยอมรับก็เท่ากับว่าระบบกฎหมายย้อนยุคกลับไปสู่

¹⁴ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, 18.

¹⁵ กฤษณา พิชญโกศล, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), 67.

¹⁶ โรแบร์ต แลงการ์ด, ประวัติศาสตร์ไทย (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม 2, พิมพ์ครั้งที่ 3 (พระนคร: มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2491), 123-124, 132-133.

ความคิดสมัยโบราณซึ่งไม่ควรจะเป็นเช่นนั้น¹⁷ ศาสตราจารย์สุขุม ศุภนิตย์ ให้ความเห็นไว้ว่า จากคำพิพากษาศาลฎีกาจะเห็นว่าการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ศาลสามารถกำหนดได้โดยถือว่าเป็นการลงโทษจำเลย¹⁸

นอกจากนี้ ยังมีความเห็นเพิ่มเติมอีกว่า ปัจจัยในการกำหนดค่าเสียหายแท้จริงกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมีความแตกต่างกัน เมื่อค่าเสียหายแท้จริงเกิดจากหลักฐานที่แสดงว่าเกิดความเสียหายต่อโจทก์จริง ศาลก็พิพากษาได้โดยไม่มีข้อขัดข้อง ปัญหาจะมีเพียงกรณีที่โจทก์นำสืบถึงค่าเสียหายที่แน่นอนไม่ได้เท่านั้น ส่วนในกรณีของค่าเสียหายเชิงลงโทษนั้น ก็จะต้องวินิจฉัยถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่นำมาพิจารณาเพื่อกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษที่เหมาะสม เช่น พฤติกรรมความชั่วร้ายของจำเลย ผลประโยชน์ที่จำเลยได้รับและฐานะทางการเงินของจำเลย¹⁹

2.3.2 การกระทำที่เข้าข่ายจะปรับใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษ

ก) การทำละเมิดที่มุ่งร้าย (Malicious Act, “Wanton”)

แม้ว่าทางทฤษฎีของละเมิดโดยการใช้อำนาจหรือการใช้อาวุธทางเศรษฐศาสตร์ได้ยอมรับไปตั้งแต่แรกแล้วว่ากฎหมายละเมิดควรยอมรับให้มีการละเมิดเกิดขึ้นได้ โดยมีเงื่อนไขว่าการละเมิดต้องให้ผลประโยชน์ต่อสังคมมากกว่าผลเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้น เพราะการละเมิดแบบนี้ทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดแก่สังคมได้ (Social Efficiency) กฎหมายละเมิดจึงไม่ควรให้ความรับผิดชอบเกินไป เพราะมิฉะนั้นแล้วจะทำให้เกิดการป้องปรามที่มากเกินไป (Over Deterrence) จนไปกระทบต่อการละเมิดที่มีประสิทธิภาพได้ หรือถ้ากฎหมายละเมิดให้ค่าเสียหายที่น้อยไปกว่าค่าเสียหายที่แท้จริง ก็กลับกลายเป็นว่าจะเกิดการป้องปรามที่น้อยเกินไป (Under Deterrence) เพราะจะมีจำนวนการละเมิดในระดับหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสังคมมากกว่าประโยชน์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด

ข) ประมาทเลินเล่อโดยไม่คำนึงถึงสิทธิของผู้อื่น (Reckless Disregard)

เมื่อผู้ละเมิดกระทำการโดยมิได้แยแสคำนึงถึงสิทธิของผู้อื่นใด ๆ เลย โดยคำนึงถึงแต่เพียงผลประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับเท่านั้น ซึ่งไม่สะท้อนถึงการตัดสินใจของประชาชนในสังคมที่ต้องคำนึงถึงสิทธิและผลประโยชน์ของบุคคลอื่นด้วย ถ้ากฎหมายละเมิดบังคับให้บุคคลประเภทรับผิดเพียงค่าเสียหายที่แท้จริง กฎหมายก็ไม่อาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลประเภทนี้ได้ เพราะถึงอย่างไรค่าเสียหายที่แท้จริงก็ไม่มีค่าสำคัญเพียงพอที่บุคคลประเภทนี้จะต้องเอาใจใส่ ดังนั้น

¹⁷ ศุภนิตย์กรณ โสติพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามมิควรได้, 275-276.

¹⁸ ดูคำพิพากษาที่ 366/2474, 336/2775, 1617-1618/2500, 64/2501.

¹⁹ ปริญญาวัน ชมเสวก, ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีละเมิด (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ค่าเสียหายเชิงลงโทษจึงอาจมีบทบาทเปลี่ยนพฤติกรรมให้บุคคลประเภทนี้ใส่ใจกับการกระทำของตนเองมากขึ้น

แม้การประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาจะไม่เพียงพอต่อการชดเชยค่าเสียหายเชิงลงโทษเท่าใดนัก แต่ถ้าการประมาทเลินเล่อมีความร้ายแรงที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นการประมาทเลินเล่อที่ร้ายแรงมาก ๆ จนเกือบเท่ากับจงใจอันเป็นการขาดความระมัดระวังที่ผิดปกติวิสัยของบุคคลทั่วไป ศาลจึงควรเพิ่มจำนวนค่าเสียหายให้มากขึ้นเพื่อสะท้อนระดับการไม่ใช้ความระมัดระวังที่มากขึ้นไปด้วย

การละเมิดประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องมีความมุ่งร้ายเป็นองค์ประกอบด้วย ประชาชนใช้ชีวิตอย่างปกติธรรมดาหรือบริษัทธุรกิจดำเนินธุรกิจตามปกติแล้วทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่น ไม่แยแสต่อสิทธิที่บุคคลอื่นมีอยู่ตามกฎหมาย ผู้ละเมิดก็ต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหายที่แท้จริงพร้อมค่าเสียหายเชิงลงโทษด้วย²⁰

2.3.3 แนวคิดพื้นฐานค่าเสียหายเชิงลงโทษตามหลักกฎหมายต่างประเทศ

ศาลฎีกาของสหรัฐอเมริกา ได้กล่าวว่า ค่าเสียหายเชิงลงโทษมิได้เป็นสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ เป็นค่าปรับเอกชนกำหนดโดยคณะลูกขุนเพื่อลงโทษการกระทำที่น่าตำหนิ (Reprehensible Conduct) และป้องปราม (Deter) กระทำความผิดที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต²¹

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพียงประการเดียวนั้นไม่เพียงพอที่จะอธิบายถึงฐานของค่าเสียหายเชิงลงโทษนี้ได้ ค่าเสียหายประเภทนี้จึงเรียกว่า ค่าเสียหายทดแทนที่มากกว่าค่าเสียหายธรรมดา (Extra Compensatory Damages)²²

เหตุผลในการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ คือ เมื่อใดก็ตามที่บุคคลใดทำละเมิดอย่างร้ายแรง บุคคลนั้นควรถูกเรียกให้ชำระทั้งค่าเสียหายที่แท้จริงและค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นไปเพื่อลงโทษการทำละเมิด พร้อมกับป้องปรามผู้ทำละเมิดและบุคคลอื่น ๆ จากการทำละเมิดแบบเดียวกันในอนาคต²³ ค่าเสียหายเชิงลงโทษมีบทบาทสำคัญเมื่อการลงโทษทางอาญาและทางปกครองมีความไม่เหมาะสม²⁴

²⁰ ศักดา ธนิตกุล, การนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กฎหมายไทย, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552), 154-155.

²¹ Gertz v. Welch, 418 U.S. 323, 350 (1974) (They are private fine levied by civil juries to punish reprehensible conduct to deter its future occurrence).

²² Dan B. Dobbs, The Law of Torts, 381(2004).

²³ Hurd, S. N., & Zollers, F. E., "State punitive damages statutes: A proposed alternative", *Journal of Legislation*, 20(1994): 191, 192.

²⁴ Mitchell Polinsky & Steven Shavell, Punitive Damages: An Economic Analysis, 111 Harv. L. Rev. 869 (1998) P.1425-26.

โดยการลงโทษทางอาญาส่วนใหญ่มักจะลงโทษแก่ผู้ที่มีรายได้น้อยและเป็นบุคคลที่ไม่สำคัญ ขณะที่การลงโทษทางแพ่งมุ่งไปที่กลุ่มบุคคลที่กฎหมายอาญาไม่ได้ให้ความสนใจ ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มบุคคลที่มีการศึกษาและมีทรัพย์สินพอสมควร

ประเด็นที่ควรได้รับการพิจารณาเกี่ยวกับปัจจัยในการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษของศาลในประเทศสหรัฐอเมริกา มีดังนี้

ก) ความรุนแรงของความเสียหายและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น (Harm Severity and Possible Additional Harm)

มีงานวิจัยหลายชิ้นพบว่า ความรุนแรงหรือความเป็นไปได้ที่จะเกิดความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นกับผู้เสียหายมีอิทธิพลต่อการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษโดยคณะลูกขุน มีงานวิจัยชิ้นหนึ่งสอบถามประชาชนที่มีคุณสมบัติเป็นลูกขุนได้ โดยให้ประเมินคดีละเมิดที่เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจจำนวน 10 คดี ให้ประเมินความรุนแรงของการกระทำของจำเลย และกำหนดโทษที่เหมาะสมซึ่งรวมถึงค่าเสียหายเชิงลงโทษด้วย งานวิจัยพบว่า ความรุนแรงของความเสียหายต่อจิตใจก็มีอิทธิพลจริงต่อการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษโดยลูกขุน เพราะในคดีที่ผู้เสียหายบาดเจ็บอย่างรุนแรง ก็จะมีค่าเสียหายเชิงลงโทษมากตามไปด้วย²⁵

ข) พฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับ (Socially Unacceptable Behavior)

ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีทั่ว ๆ ไปได้ แม้จะปรากฏว่าจำเลยจะเป็นผู้ผิด ศาลก็ยังไม่อาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษให้ได้ เพราะวัตถุประสงค์ของค่าเสียหายเชิงลงโทษคือการป้องปรามไม่ให้จำเลยหรือผู้อื่น ทำละเมิดแบบเดียวกันอีก ดังนั้น การกระทำบางประเภทเท่านั้นที่เป็นเหตุอันสมควรให้มีการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ เช่น การกระทำที่มีความก้าวร้าว (Outrageous) เจตนาชั่วร้าย (Evil) หรือความสะเพร่าไม่สนใจต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิทธิของผู้อื่น (Reckless Indifference to the Right of Other)²⁶

การประพาดดังกล่าวข้างต้นนี้ควรใช้เป็นปัจจัยหลักเพื่อพิจารณากำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ ในกรณีที่เป็นการละเมิดโดยมีเจตนาชั่วร้าย หากประโยชน์ที่ผู้ละเมิดได้รับเป็นผลโดยตรงจากความทนทุกข์ทรมานของผู้เสียหายก็จะถือว่าประโยชน์นี้ไม่ถูกนับรวมให้เป็นสวัสดิการสังคม (Social Welfare)

อย่างไรก็ตามสาเหตุสำคัญอันนำมาซึ่งกฎหมายหลายฉบับที่ถูกตราขึ้นเพื่อมาบังคับใช้เกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นบนอากาศยานนั้น สาเหตุเกิดจากอากาศยานอุบัติเหตุการณ์

²⁵ Daneil Kahneman et al, shared Outrage and Erratic Award: The Psychology of Punitive Damage, 16 J. Risk & Uncertainty 49, 62-63 (1998).

²⁶ Pac. Mut. Life Ins. Co. v. Haslip, 499 U.S. 1,18 (1991) p.19.

หรืออุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการบิน มีทั้งปัจจัยที่ควบคุมได้และปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ ปัจจัยที่สามารถควบคุมได้ เช่น ลักษณะทางกายภาพของสถานที่ปฏิบัติงาน ปัจจัยมนุษย์ ส่วนปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น สภาพอากาศในการปฏิบัติงาน เป็นต้น

2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ คือ สิ่งที่เกิดขึ้นในช่วงของการดำเนินการของเครื่องบินที่นำมาซึ่ง²⁷

- อุบัติเหตุถึงตาย หรือการบาดเจ็บที่รุนแรง
- ความเสียหายที่มากมายต่อเครื่องบินซึ่งเกี่ยวกับความล้มเหลวทางโครงสร้าง หรือต้องการซ่อมแซมครั้งยิ่งใหญ่
- เครื่องบินหาย หรือยากต่อการติดต่อ

อุบัติการณ์ คือ สิ่งที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวกับการดำเนินการของเครื่องบิน ซึ่งมีผลกระทบ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินการ คำนิยามขององค์การการบินพลเรือน ใช้คำว่า “สิ่งที่เกิดขึ้น” เพื่อป้องกันถึงอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์ จากมุมมองของการจัดการความปลอดภัย ซึ่งความแตกต่างระหว่างอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ อาจมาจากสภาพแวดล้อมหรือส่วนประกอบของโอกาสหรือความเป็นไปได้

สาเหตุหลักของอากาศยานอุบัติเหตุ สามารถแยกเป็นองค์ประกอบที่เรียกกันว่า 5M โดยในแต่ละองค์ประกอบจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวโยงถึงกัน (Interaction) เมื่อปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเกิดการเปลี่ยนแปลงจะกระทบถึงปัจจัยอื่น ๆ ด้วย ถ้ามีทิศทางไปในทางที่เลวร้ายจนไม่สามารถควบคุมได้ก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานได้ ในปัจจุบันมุมมองของโปรแกรมความปลอดภัยจะเป็นมุมมองหลักจากฝ่ายบริหาร ซึ่งมีแนวทางในการอธิบาย คือ การใช้รูปแบบของ 5-M (5-M Model) ซึ่งประกอบไปด้วย

Man	ปัจจัยการกระทำของมนุษย์	(Human Factor)
Machine	ปัจจัยจากเครื่องจักร	(Material Factor)
Media	ปัจจัยจากสภาพแวดล้อม	(Environment Factor)
Mission	ปัจจัยจากภารกิจ	(Mission Factor)
Management	ปัจจัยจากการบริหารจัดการ	(Management Factor)

²⁷ สมชนก เทียมเทียบรัตน์, ความปลอดภัยทางการบินเบื้องต้น: ความปลอดภัยทางการบินในเชิงเศรษฐศาสตร์และการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ, (กรุงเทพฯ: ทิพย์วิสุทธิ์, 2550).

2.4.1 Man หรือ Human Factor (ปัจจัยมนุษย์) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น กล่าวกันว่า Man เป็นสาเหตุมากกว่าร้อยละ 75 ซึ่งเกิดจากความบกพร่องของตัวมนุษย์เอง ซึ่งสามารถแบ่งแยกย่อยออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1) Physiological Error (ความบกพร่องทางสรีระ) เช่น สภาพไม่พร้อม หรือความไม่สมบูรณ์ของร่างกาย ความล้า ผลอันเกิดจากยา ยาเสพติด สุรา ขาดประสบการณ์ การหลงสภาพการบิน เป็นต้น

2) Psychological Error (ความบกพร่องทางจิตใจ) เช่น สภาวะอารมณ์ ความกังวล ขาดความมั่นใจ ทัศนคติ บุคลิกอันไม่พึงปรารถนา การรับรู้ เป็นต้น

3) ความบกพร่องทางวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะตกทอดมาจากบรรพบุรุษ วัฒนธรรม ค่านิยมความเชื่อ เป็นต้น

2.4.2 Machine หรือ Material Factor หมายถึง องค์ประกอบเครื่องจักรกล หรือวัสดุ เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญรองลงมาจาก MAN ถึงแม้ว่าการออกแบบ การใช้งานและการซ่อมบำรุง จะไม่มีข้อบกพร่องใด แต่องค์ประกอบนี้อาจเกิดการเสื่อมคุณภาพตามอายุการใช้งานได้ เช่น ปัญหาความล้าของวัสดุ ความบกพร่องของอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นต้น

2.4.3 MEDIA หรือ Environment Factor หมายถึง สภาพแวดล้อมหรือตัวกลางที่อยู่ระหว่างการปฏิบัติงานต่าง ๆ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

1) Phenomena คือ ปรากฏการณ์ธรรมชาติ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมหรือบริหารจัดการได้ ต้องหลีกเลี่ยงสถานเดียว เช่น แสงสว่าง อุณหภูมิ ความชื้น สภาพอากาศ เป็นต้น

2) Facilities คือ สิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง อุปกรณ์ หรือการบริการต่าง ๆ เช่น เครื่องหมาย สัญญาณ การควบคุมการจราจรทางอากาศ การติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยนี้สามารถควบคุมหรือบริหารจัดการได้

2.4.4 Mission หรือภารกิจต่าง ๆ จะมีความเสี่ยงแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญแตกต่างกัน เช่น การบินขนส่งผู้โดยสาร โดยเส้นทางการบินจะผ่านน่านฟ้าที่มีการสู้รบ หรือการบินเข้าไปโปรยสารฝนหลวงในกลุ่มเมฆ หรือการบินใกล้กลุ่มเมฆฝนฟ้าคะนอง โอกาสที่จะเผชิญกับสภาพอากาศที่เลวร้ายมีความเป็นไปได้สูงกว่าการบินปกติ ตลอดจนการใช้เครื่องบินที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือแม้กระทั่งเรื่องของใบอนุญาตของนักบินที่ไม่ได้รับการต่ออายุ ก็เข้าอยู่ในข่ายของปัจจัยนี้ด้วย

2.4.5 Management หรือการบริหารจัดการ การบริหารจัดการนั้นเป็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับทุกองค์ประกอบ จึงถือว่าเป็นองค์ประกอบใหญ่ ความผิดพลาดต่าง ๆ เช่น การวางแผน นโยบายการกำกับดูแล การจัดสรรทรัพยากร อำนาจการตัดสินใจ ความรับผิดชอบ จุดมุ่งหมายอันจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ กฎหมายประเทศไทยนั้นความรับผิดชอบจากอุบัติเหตุทางอากาศยานจะแยก

ออกเป็นกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา กล่าวคือ ในส่วนของกฎหมายแพ่งนั้น ความรับผิดของผู้ชนสงฆ์มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ “ความรับผิดทางสัญญาและทางละเมิด” ดังนั้น หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องในทางละเมิดที่บุคคลต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในผลละเมิดที่เกิดขึ้นกับผู้อื่น ส่วนความรับผิดทางสัญญาจะเป็นไปตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญา ในส่วนของกฎหมายอาญา ความรับผิดของผู้ชนสงฆ์จะต้องพิจารณาจากเจตนาของผู้กระทำความผิดว่าผู้นั้นกระทำโดยเจตนา หรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย²⁸



²⁸ พรเพชร วิชิตชลชัย และจรัญ ภักดีธนากุล, *กฎหมายเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์*, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2558).

บทที่ 3

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

การศึกษาเรื่อง “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปใช้บนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น” ผู้ศึกษาจำเป็นต้องศึกษาทำความเข้าใจกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับดังนี้

3.1 กฎหมายระหว่างประเทศ

3.1.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929

3.1.2 อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

3.1.3 พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

3.1.4 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

3.1.5 กฎระเบียบของสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA)

3.2 กฎหมายประเทศไทย

3.2.1 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560

3.2.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

3.2.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.1 กฎหมายระหว่างประเทศ

3.1.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929

อนุสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (The Convention the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) หรือที่รู้จักกันในนามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 1933

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไว้ดังนี้

1) ใช้นับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งเป็นการรับขนคนโดยสารสัมภาระ หรือของ โดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง และรวมถึงการรับขนโดยไม่คิดสินจ้างซึ่งดำเนินการโดย

ธุรกิจขนส่งทางอากาศด้วย (ข้อ 1 วรรค 1) ดังนั้นแม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้รับค่าตอบแทนในการรับขนก็มี ความรับผิดชอบอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929¹

ทั้งนี้ “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” หมายถึง การรับขนตามความตกลง ของคู่สัญญาที่มีถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีต่างรัฐกัน และให้หมายความ รวมถึงการรับขนที่มีถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ ตกลงกันอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่นโดยไม่จำเป็นต้องเป็นรัฐภาคี (ข้อ 1 วรรค 2)

2) กำหนดให้ใบตราส่งมีสถานะเป็นหลักฐานเบื้องต้นของสัญญารับขน มิใช่เป็นตัว สัญญาเอง และได้กำหนดให้ระบुरายการต่าง ๆ ไว้ในใบตราส่งด้วย โดยผู้ขนส่งอาจไม่สามารถจำกัด ความรับผิดชอบหากไม่ส่งมอบเอกสารการรับขนหรือเอกสารการรับขนมีรายการไม่ครบถ้วนตามที่ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กำหนด แต่ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญา (ข้อ 5 วรรค 2 และ ข้อ 9)

3) มีบทสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งมีความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามที่อนุสัญญา ออร์ซอ ค.ศ. 1929 กำหนด แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนเงินที่ระบุไว้ การกำหนดให้การระ การพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่งเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้เสียหาย ขณะเดียวกันการที่กำหนดให้ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบอย่างจำกัดก็เป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขนส่งด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะ มีความรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายของของที่รับขน โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งได้มีบทบัญญัติขยายความหมายของ การรับขนทางอากาศให้ครอบคลุมตลอดช่วงเวลาในระหว่างที่เครื่องบินหรือของอยู่ในความดูแล ของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ในที่สนามบินหรือบนอากาศยาน หรือ ณ ที่ใดก็ตามในกรณีที่มีการลงจอดนอก สนามบินด้วย หากการรับขนนั้นเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศเพื่อการบรรทุก ส่งมอบ หรือถ่ายลำ (ข้อ 18) และผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการ รับขนของทางอากาศด้วย (ข้อ 19)²

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งหรือตัวแทนได้ใช้ มาตรการอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว หรือเป็นการพ้นวิสัยที่จะจัดให้มีมาตรการเช่นนั้น (ข้อ 20 วรรค 1) และในกรณีที่เป็นการรับขนของ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความ เสียหายเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อในการนำร่อง หรือความประมาทเลินเล่อในการบังคับ

¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2545), 204.

² อาจารย์ ตรีชุกุล, ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่าง ประเทศ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559), 27.

อากาศยานหรือในการเดินอากาศ และผู้ขนส่งและตัวแทนได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว (ข้อ 20 วรรค 2) อนึ่ง ผู้ขนส่งย่อมปลดเปลื้องความรับผิดชอบของตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเป็นผลมาจากหรือมีส่วนมาจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้เสียหายเอง (ข้อ 21)

ในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย บอบสลาย หรือรับชนชกซ้ำ ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 250 แพรงค์ต่อกิโลกรัม แต่หากผู้ตราส่งแถลงให้ผู้ขนส่งทราบ ณ เวลาส่งมอบถึงมูลค่า และได้ชำระเงินเพิ่มเติมให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามจำนวนที่แถลงนั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนที่แถลง ณ เวลาส่งมอบนั้นมากกว่ามูลค่าที่แท้จริง (ข้อ 22 วรรค 2) นอกจากนี้ผู้ขนส่งอาจไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน หากความเสียหายเกิดขึ้นจากการจงใจประพฤตินิมิชอบ (Willful Misconduct) หรือการละเลย (Default) ของผู้ขนส่งซึ่งตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีถือว่าเทียบเท่าการจงใจประพฤตินิมิชอบ (ข้อ 25 วรรค 1) หรือความเสียหายเกิดขึ้นตามที่กล่าวมาโดยตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำภายในขอบข่ายการจ้าง (ข้อ 25 วรรค 2)

4) กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนหลายคนหลายทอดว่า การรับขนที่ปฏิบัติโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวกันอันไม่อาจแบ่งแยกได้ หากว่าคู่สัญญาถือเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงในรูปสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม ย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศ (ข้อ 1 วรรค 3) ในกรณีการรับขนของหลายคนหลายทอด ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้ายโดยทั้งผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งยังมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือบอบสลาย หรือที่เกิดการชกซ้ำ (ข้อ 36 วรรค 3)

5) กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนหลายรูปแบบ (Combined Carriage) ว่ากรณีการรับขนร่วมกันที่ดำเนินการโดยอากาศยานช่วงหนึ่ง และโดยการรับขนรูปแบบอื่นอีกช่วงหนึ่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางถนน หรือการขนส่งทางราง ให้ใช้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เฉพาะช่วงการรับขนทางอากาศ หากการรับขนนั้นอยู่ภายใต้ नियามของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นอกจากนี้คู่สัญญาอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยวิธีอื่นลงในเอกสารรับขนทางอากาศ เมื่อการรับขนทางอากาศได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 31)³

อนุสัญญาฉบับนี้จะมีได้มีการกล่าวถึงการที่ให้ผู้ได้รับความเสียหายสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเชิงลงโทษได้

³ เรื่องเดียวกัน, 28-29.

3.1.2 อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ช่วงปลายสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศสหรัฐอเมริกาได้จัดการประชุมระหว่างประเทศ ณ เมืองชิคาโก ลงนามเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 เพื่อวางแนวทางกำกับดูแลและฟื้นฟูการคมนาคมทางอากาศระหว่างประเทศ ประชาคมระหว่างประเทศจึงได้มีการจัดตั้งองค์การระหว่างประเทศ คือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยเป็นการก่อตั้งขึ้นตามอนุสัญญาชิคาโกเป็นธรรมนูญก่อตั้ง โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีกลไกการสร้างกฎเกณฑ์ในรูปแบบภาคผนวกแห่งอนุสัญญา (Annex) ซึ่งมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากภาคผนวกแห่งอนุสัญญาในสนธิสัญญาทั่วไป คือ ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโกมีขึ้นเพื่อความสะดวกเท่านั้น โดยมีได้มีฐานะเป็นอนุสัญญา แต่เป็นข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถผูกพันรัฐสมาชิกได้แม้รัฐสมาชิกจะไม่ให้ความยินยอมอย่างชัดแจ้ง อย่างไรก็ตาม รัฐสมาชิกแต่ละรัฐอาจไม่ปฏิบัติตามภาคผนวกได้โดยแจ้งทางปฏิบัติที่แตกต่างให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ

ดังนั้นจากสถานะข้างต้น อนุสัญญาชิคาโกมีมาตรการบังคับรัฐสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามภาคผนวกเพียงแค่รายงานการกระทำเช่นนั้นให้รัฐสมาชิกอื่นและรัฐสมาชิกทราบเท่านั้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวไม่เพียงพอ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยข้อมติของสมัชชาได้ออกมาตรการตรวจสอบการดูแลด้านความปลอดภัยเพื่อตรวจสอบรัฐสมาชิกให้ปฏิบัติตามภาคผนวก

ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาประกอบด้วยเนื้อหา 2 ส่วนคือ (1) มาตรฐานระหว่างประเทศ (2) วิธีปฏิบัติที่แนะนำ แต่มีปัญหว่าอนุสัญญาชิคาโกไม่ได้ให้นิยามถ้อยคำทั้งสองไว้ ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงให้ความหมายของถ้อยคำดังกล่าวในข้อมติ A1-31 เมื่อปี ค.ศ. 1947⁴ คำนิยามนี้ได้รับการยืนยันต่อมาในข้อมติ A15-8 ปี ค.ศ. 1965⁵ และยังมีผลจนถึงปัจจุบัน ในคำนำของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาทุกฉบับจะมีการกำหนดความหมายของมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำไว้เพื่อเป็นแนวทางในการตีความ

ประเภทของภาคผนวกแห่งอนุสัญญา

หมวดที่ 6 ข้อ 37⁶ ได้กำหนดขอบเขตในการออกภาคผนวกแห่งอนุสัญญาไว้หลายเรื่องซึ่งจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยเป็นส่วนใหญ่ เช่น กฎและวิธีปฏิบัติในการจราจรทางอากาศ

⁴ T. Buergenthal, supra note 16, pp. 60-61.

⁵ Abeyratne, R. I. R., **Legal and regulatory issues in international aviation**, (U.S.A.: Transnational, 1996), 16.

⁶ Article 37 “Each contracting State undertake to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulation, standard, procedures, and organization ...

การจดทะเบียนอากาศยาน การออกใบอนุญาตสำหรับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการในอากาศยาน การสอบสวนอุบัติเหตุ เป็นต้น

ในปัจจุบันมีภาคผนวกแห่งอนุสัญญาทั้งสิ้น 19 ฉบับ⁷ โดยอาจจำแนกประเภทตามวัตถุประสงค์ในการสร้างกฎเกณฑ์ไว้ 3 ประเภท ดังนี้

1) ภาคผนวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ความปลอดภัยในการเดินอากาศนั้นเป็นเป้าหมายที่สำคัญที่สุดของอนุสัญญาชิคาโก โดยเป็นมูลเหตุพื้นฐานที่ก่อให้เกิดระบบภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโกขึ้นมา และเป็นกรณีที่ต้องการการบินพลเรือนระหว่างประเทศประสบความสำเร็จมากที่สุด เพราะฉะนั้น โดยสภาพแล้วภาคผนวกเกือบทั้งหมดจึงจัดทำขึ้นมาจากความมุ่งประสงค์นี้ ได้แก่ ภาคผนวก 1 ถึงภาคผนวก 15 และภาคผนวก 18

2) ภาคผนวกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

อนุสัญญาชิคาโกนั้นไม่มีความในตอนใดกล่าวถึงเรื่องสิ่งแวดล้อมเลย แต่เมื่อประชาคมระหว่างประเทศตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี ค.ศ. 1972 ได้มีการจัดทำปฏิญญาสตอกโฮล์มขึ้นมา องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงออกภาคผนวก 16 การป้องกันสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น 2 ภาค คือ (1) เสียงของอากาศยาน (Aircraft Noise) (2) ไอเสียจากเครื่องยนต์ของอากาศยาน (Aircraft Engine Emission)⁸

3) ภาคผนวกเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย

อนุสัญญาชิคาโกได้จัดทำขึ้นก่อนที่การก่อการร้ายต่อการบินพลเรือนจะเกิดขึ้น ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาในช่วงแรกจึงไม่ได้กล่าวถึงเรื่องนี้ไว้แต่ประการใด ต่อมาภายหลังเมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาอีกหลายฉบับเพื่อวางหลักกฎหมายในการต่อสู้กับการก่อการร้ายต่อการบินพลเรือนแล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้จัดทำภาคผนวก 17 การรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อใช้เป็นมาตรการที่จะแก้ปัญหาเรื่องนี้ในทางปฏิบัติ

สำหรับแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพา (Power Bank) และโทรศัพท์เคลื่อนที่บางรุ่น บางยี่ห้อที่เกิดการระเบิดในอากาศยาน ถือว่าอยู่ในข้อกำหนดในภาคผนวก 18 ที่เน้นความปลอดภัยของวัตถุอันตรายที่อาจนำไปกับอากาศยาน

⁷ สมชาย พิพุทธวัฒน์, คำบรรยายกฎหมายเดินอากาศ, (กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม, 2543).

⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, 142.

การขนส่งวัตถุอันตรายถูกขนส่งทางอากาศเป็นประจำทั่วโลก โดยทั่วไปได้กำหนดหลักการเพื่อการกำกับดูแลความปลอดภัย คำแนะนำทางเทคนิค สำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศอย่างปลอดภัย ภาคผนวก 18 กำหนดให้รัฐต้องมีขั้นตอนการสอบสวนและบังคับใช้เพื่อให้แน่ใจว่ามีการขนส่งวัตถุอันตรายเป็นไปตามข้อกำหนด

วัตถุอันตรายถูกขนส่งทางอากาศเป็นประจำทั่วโลก และเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าวัตถุอันตรายเหล่านั้นจะไม่ทำให้เครื่องบินและผู้โดยสารตกอยู่ในความเสี่ยง การขนส่งวัตถุอันตรายในแต่ละครั้งจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ซึ่งระเบียบข้อบังคับดังกล่าวนั้นสอดคล้องกับอนุสัญญาการบินระหว่างประเทศ หรือที่รู้จักกันดีในนามของอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่เป็นเสมือนธรรมนูญทางการบินระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศและเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่สอดคล้องกันทั่วโลก

ภาคผนวก 18 ความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศเป็นภาคผนวกที่กำหนดประเภทของวัตถุอันตรายที่อาจนำไปกับอากาศยาน วิธีการบรรจุ และการบรรจุซึ่งมุ่งเน้นไปถึง Shipping ว่าจะต้องบรรจุโดยวิธีการและวัตถุใดสำหรับวัตถุอันตรายใด โดยจะต้องแสดงข้อความวัตถุอันตราย และการบรรจุโดยถูกต้องตามมาตรฐานด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศก็ต้องบรรจุทุกตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้

3.1.3 พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

นับตั้งแต่อนุสัญญาวอร์ซอมีผลบังคับครั้งแรกในปี ค.ศ. 1929 อุตสาหกรรมการบินมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงได้มีความพยายามในการแก้ไขข้อบกพร่องของอนุสัญญาวอร์ซอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการจำกัดความรับผิด โดยนาย K.M. Beaumont ได้ทำการยกร่างอนุสัญญานับใหม่ขึ้นมาใช้บังคับแทนอนุสัญญานับเดิมนั้น ต้องใช้เวลาดำเนินการที่ยาวนาน

ประกอบกับการภาคยานุวัติหรือการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานับใหม่นั้นจำเป็นต้องใช้เวลานานกว่าจะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเดิม ซึ่งในช่วงเวลาที่รอการให้สัตยาบันอนุสัญญานับใหม่นั้นอาจมีผลก่อให้เกิดโครงสร้างความรับผิดในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ทับซ้อนกันขึ้นมาสองโครงสร้าง⁹

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการกฎหมายจึงได้จัดให้มีการยกร่างพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ขึ้นในวันที่ 28 กันยายน 1995 หรือที่รู้จักกันในนามของพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

⁹ สันติ สาทิพย์พงษ์, ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), 19.

3.1.3.1 การแก้ไขที่สำคัญ

1) พิธีสารเฮกได้ระบุขอบเขตการใช้ข้อบังคับของอนุสัญญาออร์ซอให้ชัดเจนขึ้นโดยให้ยกข้อความในข้อ 2(2) และระบุไว้โดยชัดเจนว่า อนุสัญญานี้จะไม่ใช้แก่การรับขนพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์¹⁰

2) พิธีสารเฮกลดความยุ่งยากของเอกสารในการรับขน โดยการลดรายการที่ต้องปรากฏในเอกสารการรับขน ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3(1) ข้อ 4(3) และข้อ 8 ของอนุสัญญาออร์ซอ¹¹ รวมทั้งได้ระบุไว้ชัดเจนว่า หากผู้ขนส่งยินยอมให้ผู้โดยสารเดินทางโดยไม่ออกบัตรโดยสารให้ หรือหากบัตรโดยสารไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวซึ่งมีใจความว่าถ้าการเดินทางของผู้โดยสารเกี่ยวพันกับถิ่นปลายทางหรือถิ่นหยุดพักในประเทศอื่นนอกจากประเทศต้นทาง อนุสัญญาออร์ซออาจใช้บังคับได้ และค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอจะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน และในกรณีของการรับขนสัมภาระและของ หากผู้ขนส่งไม่ออกไปกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศ หรือหากใบกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศดังกล่าวไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอ จะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน¹²

3) พิธีสารเฮกตัดเรื่องข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของและสัมภาระตามที่ระบุไว้ในข้อ 20(2) ของอนุสัญญาออร์ซอออก¹³

4) พิธีสารเฮกได้เพิ่มการจำกัดความรับผิดในกรณีการรับขนผู้โดยสารจากจำนวน 125,000 แฟรงค์ ตามอนุสัญญาออร์ซอ เป็นจำนวน 250,000 แฟรงค์¹⁴

5) พิธีสารเฮกได้ลดปัญหาในเรื่องของการตีความหมายคำว่า Willful Misconduct โดยได้ปรับปรุงถ้อยคำดังกล่าวให้หมายถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ¹⁵

6) พิธีสารเฮกขยายประโยชน์ของการจำกัดความรับผิดชอบไปยังลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการดำเนินคดีกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาออร์ซอ โดยลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา

¹⁰ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 2.

¹¹ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 3 (ก) ข้อ 4 (ก) และข้อ (6).

¹² พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 3 (ข).

¹³ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 11.

¹⁴ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 13.

¹⁵ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 14 และข้อ 22.

วอร์ซอ โดยลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิใช้ประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อผู้
ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน

7) พิธีสารเฮกได้ให้นิยามของคำว่า “อัครภาคีผู้ทำสัญญา” (High Contracting Party) และ “อาณาเขต” (Territory) ในข้อ 40 ของอนุสัญญาวอร์ซอเพื่อขจัดปัญหาในการตีความ โดยกำหนดให้คำว่า อัครภาคีผู้ทำสัญญา หมายถึง รัฐซึ่งการให้สัตยาบันและภาคยานุวัติของตนมีผลบังคับแล้ว และการบอกเลิกอนุสัญญาของตนยังไม่มีผลบังคับ และกำหนดให้คำว่าอาณาเขตมีความหมายมิใช่เฉพาะแต่อาณาเขตมหานครของรัฐเท่านั้น แต่ให้หมายความรวมถึงอาณาเขตอื่นที่ทั้งปวงซึ่งรัฐนั้นรับผิดชอบความสัมพันธ์ต่างประเทศด้วย

3.1.3.2 การเริ่มบังคับใช้

พิธีสารเฮกได้รับการรับรองในการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอากาศภาคเอกชนซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในวันที่ 28 กันยายน 1955 แต่พิธีสารเฮกจะเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อมีการให้สัตยาบันครบ 30 รัฐ¹⁶ ซึ่งถือเป็นจำนวนที่ค่อนข้างมาก เนื่องจากพิธีสารเฮกมีเจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้เกิดระบบกฎหมายสองระบบซ้อนกัน คือ ระบบตามอนุสัญญาวอร์ซอ และระบบตามอนุสัญญาวอร์ซอที่แก้ไขโดยพิธีสารเฮก แต่ดูเหมือนว่าเจตนารมณ์ดังกล่าวจะไม่สัมฤทธิ์ผลนัก สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุดในโลกในขณะนั้นมิได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารเฮกนี้ แม้จะได้ลงนามแล้วก็ตาม

3.1.4 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Done at Montreal on 28 May 1999) หรือที่รู้จักกันในนาม อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เกิดขึ้นโดยเหตุที่ว่า กฎเกณฑ์ภายใต้ระบบวอร์ซอนั้นยุ่งยากและซับซ้อน มีการแก้ไขหลายครั้ง ซึ่งแต่ละครั้งทำเพื่อสนองความต้องการของประเทศมหาอำนาจทางการบิน ทำให้ระบบวอร์ซอในที่สุดแล้วก็ไม่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ผลของความแตกต่างในระบบวอร์ซอส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและสร้างความสับสนให้แก่ผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ ทำให้เกิดความเคลื่อนไหวขึ้นเป็นระยะ ๆ ประเทศต่าง ๆ จึงมีความประสงค์ที่จะทำให้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และกฎเกณฑ์อื่น ๆ ได้รับการแก้ไขให้

¹⁶ พิธีสารเฮก ข้อ 22.

ทันสมัย โดยคำนึงถึงการคุ้มครองผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมภายใต้หลักเกณฑ์การทำให้กลับคืนสู่ฐานะเดิม (Principle of Restitution)¹⁷ สุตท้ายร่างอนุสัญญามอนทรีออลได้ถูกนำเข้าพิจารณาในที่ประชุมทางการทูตซึ่งจัดตั้งขึ้นโดย ICAO ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 11-28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 ซึ่งในที่ประชุมมีข้อสรุปให้จัดทำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นการประมวลกฎหมายและทางปฏิบัติในระบบบอร์ซอให้มาอยู่ในอนุสัญญาดังเดิม คล้ายกับเป็นต้นฉบับรวมย่อ (Consolidated Text) จึงกล่าวได้ว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้บัญญัติหลักการใหม่ แต่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำให้เกิดความเหมาะสม¹⁸ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับแทนระบบบอร์ซอ

อนุสัญญาดังเดิมนี้จะมีได้มีการกล่าวถึงการที่ให้ผู้ได้รับความเสียหายสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเชิงลงโทษได้

3.1.5 กฎระเบียบของสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA)

นอกจากจะต้องพิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายระหว่างประเทศและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว สายการบินหรือผู้ขนส่งทางอากาศยังจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA) ด้วยอีกส่วนหนึ่ง

สมาคมขนส่งทางอากาศ (International Air Transport Association: IATA) เป็นองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานโดยภาคเอกชนระดับโลก ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2488 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ หาทางให้มีการร่วมมือกันระหว่างสายการบินสมาชิก ส่งเสริมมาตรฐานการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายพิเศษของประเทศแคนาดาปัจจุบันมีสมาชิกรวมกันมากกว่า 265 สายการบิน

ที่ผ่านมาสมาคมขนส่งทางอากาศได้มีการออกกฎระเบียบเกี่ยวกับของอันตราย (Dangerous Goods Regulations)¹⁹ ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับของอันตรายทางอากาศ ซึ่งสำหรับแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพา (Power Bank) ถือว่าเป็นวัตถุอันตรายภายใต้กฎระเบียบในเรื่องนี้ ซึ่งในประเทศไทยได้มีการวางแนวทางเกี่ยวกับแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพาไว้ดังต่อไปนี้

¹⁷ ไพฑูริย์ เอกจริยกร และนิรัตน์ พุกาญจนานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2543), 81.

¹⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, 237.

¹⁹ รายละเอียดในภาคผนวกของการค้นคว้าอิสระฉบับนี้.

1) ห้ามนำแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพา (Power Bank) ใส่ไว้ในกระเป๋าที่นำไปไว้ใต้ท้องเครื่องบิน

2) ควรนำแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพา (Power Bank) ใส่ไว้ในกระเป๋าแยกต่างหากจะต้องนำขึ้นเครื่องบิน ไม่ควรนำมาพกติดตัว เนื่องจากหากเกิดเหตุฉุกเฉินเจ้าหน้าที่ต้อนรับบนเครื่องบินสามารถเข้าช่วยเหลือระงับเหตุได้ทันที่

3) ความจุแบตเตอรี่ที่สามารถนำขึ้นไปบนเครื่องบินได้

3.1) ความจุไฟฟ้ามากกว่า 32000 mAh ไม่ได้รับอนุญาตให้นำขึ้นเครื่องทุกกรณี

3.2) ความจุไฟฟ้าอยู่ที่ระหว่าง 20000-32000 mAh สามารถนำขึ้นเครื่องได้ไม่เกิน 2 ก้อน

3.3) ความจุไฟฟ้าต่ำกว่า 20000 mAh สามารถนำขึ้นเครื่องได้
กรณีแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพาที่ไม่ระบุความจุไว้บนตัวเครื่อง เช่น ฉลากหลุดหายหรือลบเลือน ไม่สามารถตรวจสอบได้ เจ้าหน้าที่สามารถไม่อนุญาตให้นำขึ้นไปบนเครื่องบินได้ และได้มีประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องเงื่อนไขการพกพาแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559²⁰ ออกมาเพิ่มเติม

3.2 กฎหมายไทย

3.2.1 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 บัญญัติขึ้นเนื่องจากในอดีตการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม จึงเห็นสมควรให้กำหนดกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ นอกจากนี้แล้วยังกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย²¹ พระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติถึงมาตรการในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร ดังนี้

²⁰ รายละเอียดในภาคผนวกของการค้นคว้าอิสระฉบับนี้.

²¹ ธนพล พุฒสกุล, มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินแบบเช่าเหมาลำ, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), 103.

หมวดที่ 1 ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสารในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บต้องเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือ ในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน²² กรณีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระของผู้โดยสาร²³ รวมถึงกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้า ต่อคนโดยสารและสัมภาระในการขนส่งทางอากาศ²⁴

อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ กล่าวคือ หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิเป็นผู้อุบัติเหตุหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ²⁵ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ยังกำหนดเพดานค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร²⁶

อย่างไรก็ตามเพดานค่าเสียหายที่จำกัดจะไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ โดยหากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน²⁷

²² มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²³ มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²⁴ มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²⁵ มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²⁶ มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²⁷ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

นอกจากนี้แล้วในหมวด 5 ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฟ้องเรียกค่าเสียหายของผู้เสียหาย โดยกำหนดให้การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้นเฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 นี้เท่านั้น และผู้เสียหายไม่สามารถเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากมูลหนี้ที่กล่าวไปแล้วได้²⁸ อีกทั้งการใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายของผู้เสียหายจะต้องกระทำภายในระยะเวลา 2 ปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว มิฉะนั้นแล้วสิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไป²⁹

3.2.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทย และของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำความผิดอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่เมืองมอนทรีออลเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 พร้อมทั้งพิธีสารลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยานที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มี

²⁸ มาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

²⁹ มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560.

บทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้³⁰

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน รวมถึงบัญญัติให้การกระทำของผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมเป็นความผิดอาญาไว้หลายฐานความผิด โดยกำหนดโทษตามระดับความรุนแรงของการกระทำแตกต่างกันไปตั้งแต่มาตรา 7 ถึงมาตรา 22³¹

ฐานความผิดในกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่อากาศยาน เช่น สุกหรืในห้องน้ำ หรือใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ไม่ห้ามใช้ หรือมีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปบนอากาศยานไว้ในครอบครอง³² ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท ซึ่งเป็นฐานความผิดที่ระวางโทษไม่รุนแรงมากนัก

ในขณะที่ฐานความผิดในกรณีใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ³³ หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น การกระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายทางเพศ หรือการกระทำอันควรขายหน้าต่อธารกำนัล โดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือใช้วาจาลามกหรือแสดงกิริยาทำทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ³⁴ แต่หากผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่นและเป็นการกระทำอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต³⁵ ซึ่งถือเป็นโทษสูงสุดในการกระทำความผิดบนอากาศยาน

อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแต่การกระทำความผิดโดยการฆ่าผู้อื่นระหว่างการบินเท่านั้นที่ต้องระวางโทษสูงสุดคือประหารชีวิต หากแต่ยังมีฐานความผิดเกี่ยวกับการกระทำตัวเครื่องบินหรืออากาศยาน กล่าวคือ ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานระหว่าง

³⁰ “ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วย ความผิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ.”, **วารสารจุลนิติ** 6, 2 (มี.ค.- เม.ย. 2552): 44.

³¹ ทศพร สี่ฝั่งธรรม, “มาตรการทางกฎหมายในการจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน”, **บทบัญญัติ** 72, 3(ก.ค.-ก.ย. 2559): 28-43.

³² มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558.

³³ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558.

³⁴ มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558.

³⁵ มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558.

การบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท³⁶ ในบทลงโทษแห่งการกระทำนี้ก็ต้องระวางโทษสูงสุดด้วยเช่นกัน

3.2.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในอดีตหากมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศจะตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบังคับใช้มาเป็นระยะเวลานานก่อนที่ประเทศไทยจะประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการรับขน มีรายละเอียดที่น่าสนใจดังนี้

3.2.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1) การรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดขอบเขตให้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้บังคับการรับขนคนโดยสารและของ ซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ คำว่า “รับขน” นั้นไม่ปรากฏนิยามในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่นักวิชาการได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ดังนี้³⁷

- อาจารย์จีต เศรษฐบุตร ได้ให้คำจำกัดความสัญญารับขนว่าเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย³⁸

- อาจารย์ไพฑูริต เอกจริยกร ให้คำจำกัดความสัญญารับขนว่าเป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน³⁹

³⁶ มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558.

³⁷ อาจารย์ ตรีชกุล, ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ, 28.

³⁸ จีต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ จ้างแรงงาน จ้างทำของและขนของ, (พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, 2490), 173.

³⁹ ไพฑูริต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2546), 202.

2) การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้แก่
การรับขนของหรือคนโดยสารซึ่งกระทำโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมไปรษณีย์ภัณฑ์โทรเลข
และการรับขนของทางทะเลแต่จะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการนั้น⁴⁰

3.2.3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

1) ลักษณะความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความ
สูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบชักช้า เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบชักช้า
เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง⁴¹
แสดงให้เห็นถึงหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่สามารถแก้ตัวว่า
ตนมิได้เป็นฝ่ายผิด เช่น ประมาทเลินเล่อในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งสามารถแก้ตัวได้ในเหตุ
อื่น 3 เหตุ ได้แก่ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั้น หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ขนส่งสามารถ
พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุตามที่กฎหมายกำหนดไว้ดังกล่าวผู้ขนส่งไม่ต้อง
รับผิดชดใช้ค่าเสียหาย⁴²

ความสูญหายหรือบุปสลายที่เกิดแก่ของเป็นความเสียหายที่ปรากฏทาง
กายภาพที่เกิดกับตัวสินค้าโดยตรง เช่น ปลายทาง ผลไม้เน่าเสีย เป็นต้น ขณะที่การส่งมอบชักช้า
เป็นความเสียหายในแง่เศรษฐกิจ เช่น ต้องขาดทุน หรือได้กำไรน้อยลง เป็นต้น โดยการส่งมอบชักช้า
อาจเป็นผลจากการที่อากาศยานต้องเลื่อนกำหนดการบินออกไป ซึ่งมีข้อสังเกตว่า หากการรับขนที่
ชักช้าเป็นเหตุให้สินค้าเน่าเสีย ความรับผิดของผู้ขนส่งจะต้องบังคับตามบทบัญญัติกรณีสินค้าเสียหาย
ในระหว่างการรับขนทางอากาศ⁴³

2) ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ความรับผิดของผู้ขนส่งในความ
สูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบชักช้าเริ่มตั้งแต่เมื่อได้รับมอบของไว้จากผู้ส่ง สิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตรา
ส่งได้รับของไว้โดยไม่ผิดเงื่อนไข รวมทั้งได้ชำระค่าระวางและค่าอุปกรณ์แล้ว⁴⁴

⁴⁰ มาตรา 609 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁴¹ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁴² จักรพงษ์ เล็กสกุลชัย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้างทำ
ของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2550), 134-135.

⁴³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18407/2556.

⁴⁴ มาตรา 623 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

3) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่ของด้วยเหตุ 2 ประการ ได้แก่ เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย และเหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลง ดังนี้

ก. เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 3 กรณี ได้แก่

- เหตุยกเว้นความรับผิดในมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบชักช้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของที่รับขน หรือความผิดของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง เหตุสุดวิสัย หมายถึง เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นหรือจะให้ผลพิบัติเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ว่าบุคคลผู้ต้องประสบบหรือใกล้จะต้องประสบบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะนั้น⁴⁵ เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด

- เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 619 แห่งประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากของซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพที่จะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เว้นแต่ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

- เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 620 วรรคหนึ่ง แห่งประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของมีค่า เช่น เงิน ทอง ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี เป็นต้น หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของในขณะที่ยกส่งมอบให้ผู้ขนส่ง

ข. เหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลง

ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของตนได้ หากว่าได้ทำความตกลงไว้กับผู้ส่งเพื่อยกเว้นความรับผิดของตนไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งผู้ส่งจะต้องแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ข้อความยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจึงจะมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้⁴⁶

⁴⁵ มาตรา 8 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁴⁶ มาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

4) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบชักช้า หากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือเหตุยกเว้นความรับผิดตามสัญญาได้ ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีการรับขนของมีค่า เช่น เงินทอง ตัวเงิน อัญมณี ฯลฯ ซึ่งได้มีการแจ้งสภาพหรือราคาไว้ ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดอยู่เพียงราคาของที่แจ้งไว้เท่านั้น⁴⁷

ในกรณีความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบชักช้า ความรับผิดของผู้ขนส่ง ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงของของที่รับขนเท่านั้น⁴⁸

ในกรณีข้อตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งผู้ขนส่งแสดงความตกลง ด้วยโดยชัดแจ้ง ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดตามจำนวนที่ตกลงกัน⁴⁹

3.2.3.3 ประเภทของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น และผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

1) ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น

คำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมายถึงผู้ขนส่ง ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง ให้เป็นผู้ดำเนินการปฏิบัติการขนส่งแทน โดยผู้ขนส่งอื่นต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย เช่นกัน กล่าวคือ ต้องเป็นบุคคลผู้ประกอบอาชีพรับขนของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นไว้ โดยเฉพาะ ดังนั้นเฉพาะผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งเท่านั้นที่มีความรับผิดในฐานะตัวการ ในสัญญารับขน ผู้ส่งหรือผู้ตราส่งจะไปฟ้องผู้ขนส่งอื่นซึ่งกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งคนแรกไม่ได้⁵⁰

ส่วนคำว่า “บุคคลอื่น” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617 ย่อมหมายถึง บุคคลใดก็ได้ ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งให้ทำการรับขนของไปอีกทอดหนึ่ง แต่ไม่ใช่ผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คำว่า “บุคคลอื่น” จึงหมายถึง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งนั่นเอง

⁴⁷ มาตรา 620 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁴⁸ มาตรา 621 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁴⁹ มาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁵⁰ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจำนองงาน จำหน่ายของ รับขน, 254.

เนื่องจากผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลดังกล่าวเสมือนกับว่าเป็นความผิดของตนเอง⁵¹

2) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

การขนส่งหลายคนหลายทอด หมายถึง การขนส่งที่ผู้ส่งได้ทำสัญญารับขนรายเดียวกับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้ขนส่งตลอดสาย แล้วผู้ที่รับขนส่งตลอดสายก็ไปว่าจ้างให้ผู้ขนส่งอื่น ๆ ทำการขนส่งแทนตนเป็นทอด ๆ จนกว่าสินค้าจะไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง แต่ถ้าผู้ส่งทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งแต่ละคนให้ขนส่งถึงเมืองใดหรือที่ใด ๆ เป็นทอดไปก็ไม่ใช้การขนส่งหลายคนหลายทอด⁵² แต่เป็นความรับผิดชอบโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญารับขนคนละราย โดยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดทุกคน ต้องร่วมกันรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายอันเกิดกับสินค้าที่รับขน และการส่งมอบชักช้าเกินสมควรด้วย แม้ว่าผู้ขนส่งทอดหลัง ๆ จะมีได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ตาม

สอดคล้องกับงานวิจัยของ ดวงใจ สีนุสังข์⁵³ ได้ศึกษาเกี่ยวกับระบบความรับผิดชอบในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ผลการศึกษาอธิบายว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สามจำนวนมาก โดยมีระดับความรุนแรงของความเสียหายที่แตกต่างกันออกไป และหากความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องในสัญญารับขน ไม่ว่าจะเป็นสายการบินหรือผู้โดยสาร ซึ่งมาจากหลายประเทศอันมีระบบกฎหมายแตกต่างกันออกไป เป็นผลให้การเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบินของผู้โดยสารแต่ละคนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดมาปรับใช้กับแต่ละกรณี จึงก่อให้เกิดปัญหาสำคัญเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รวมถึงเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากการรับขนทางอากาศด้วย

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น จึงเกิดความพยายามที่จะวางหลักเกณฑ์ที่เป็นสากล เพื่อให้มีการยึดถือปฏิบัติเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

⁵¹ มาตรา 220 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁵² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจำนองงาน จำทำของ รับขน, 255-256.

⁵³ ดวงใจ สีนุสังข์, ระบบความรับผิดชอบในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ: วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2550).

บทที่ 4

วิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้นบนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

การวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กรณีที่มีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้นบนอากาศยาน แล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่นนั้น ผู้ศึกษาได้แยกประเด็นสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นออกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) กรณี การนำแบตเตอรี่โทรศัพท์ที่มีความจุเกินกำหนดขึ้นไปใช้นบนอากาศยานแล้วเกิดระเบิด 2) กรณีผู้โดยสารทำโทรศัพท์เคลื่อนที่ตกลงในร่องเบาะโดยสาร แล้วผู้โดยสารปรับเบาะที่นั่งทำให้เกิดการระเบิดขึ้น โดยผู้ศึกษาได้นำกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายประเทศไทยมาวิเคราะห์ถึงความรับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตค่าเสียหาย และการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้กับสายการบิน ดังนี้

4.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีผู้โดยสารนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้นบนอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารคนอื่น

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศสมาชิกในการออกระเบียบว่าด้วยเรื่องมาตรฐานการบินและส่งเสริมความปลอดภัยในการบิน มีข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการการนำแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือหรือที่เรียกกันว่า แบตเตอรี่ลิเธียมสำรอง หรือ Power Bank ขึ้นไปใช้นบนอากาศยาน โดยผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสามารถนำแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยานได้โดยไม่ถือว่าเป็นวัตถุอันตราย¹ ต้องมีขนาดความจุไฟฟ้าไม่เกิน 32000 mAh การนำพาแบตเตอรี่ลิเธียมสำรอง หรือ แบตเตอรี่แบบพกพา (Power Bank) ไปกับอากาศยานโดยใส่ไว้ในสัมภาระติดตัว คนโดยสารและสมาชิกลูกเรือจะต้องทำการป้องกันข้อของแบตเตอรี่สำรองทุกชิ้นจากเหตุไฟฟ้าลัดวงจร เพื่อให้มั่นใจได้ว่าอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่เปิดการทำงานขึ้นโดยไม่ตั้งใจด้วยวิธีการต่าง ๆ คือ บรรจุไว้ในหีบห่อบรรจุเดิมจากผู้ผลิต หรือ ใช้แผ่นเทปปิดบนขั้วแบตเตอรี่ หรือบรรจุแต่ละชิ้นแยกกันในถุงพลาสติก (หรือถุงป้องกัน)

ทั้งนี้ สายการบินจะต้องมีมาตรการในการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารหรือลูกเรือจะไม่นำแบตเตอรี่ลิเธียมสำรอง หรือแบตเตอรี่แบบพกพา (Power Bank) ใส่กระเป๋าเดินทางเพื่อโหลดใต้เครื่องอันอาจจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดระเบิดได้ โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศและอากาศยานส่วนบุคคล

¹ ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์การพกพาแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559, ข้อ 4 วรรค 1 และวรรค 2 รายละเอียดในภาคผนวกของการค้นคว้าอิสระฉบับนี้.

ต้องกำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนโดยสารและสมาชิกลูกเรือได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนด² จัดให้มีและควบคุมการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวขึ้นไปบนอากาศยานก่อนเข้าเขตที่กำหนดไว้³ ตามมาตรการความปลอดภัยของสายการบิน

ตัวอย่างเหตุการณ์ มีผู้โดยสารคนหนึ่งบนเครื่องบินโดยสารของ Ryanair นำแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือเสียบคาวอยู่ใกล้กับแท่นชาร์จแล้วเกิดระเบิดขึ้น ขณะจอดรับผู้โดยสารอยู่ที่สนามบิน Barcelona's El Prat Airport เมื่อเวลาประมาณ 17.30 น. ตรงกับเวลาในประเทศไทยคือวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ขณะนั้นผู้โดยสารกำลังทยอยขึ้นเครื่องไปสนามบินเมือง Ibiza ทำให้เกิดไฟลุกไหม้อย่างรวดเร็ว คิวขึ้นเครื่องเต็มตัวเครื่อง ก็ดันรับเปิดประตูฉุกเฉินทุกด้านปล่อยสะพานเลื่อนเป่าลมให้ผู้โดยสารสไลด์ตัวออกจากเครื่องอย่างโกลาหลแต่ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ⁴

ตัวอย่างเหตุการณ์ ผู้โดยสารและลูกเรือของสายการบิน Southwest เที่ยวบิน 994 ต้องอพยพออกจากเครื่องหลัง Galaxy Note 7 เครื่องหนึ่งมีปัญหาความร้อนสูงผิดปกติและระเบิดบนเครื่อง เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นที่สนามบินนานาชาติ Louisville ในระหว่างที่ผู้โดยสารกำลังทยอยเดินขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเตรียมออกเดินทางไปยัง Baltimore อยู่เนิ่น โทรศัพท์ Galaxy Note7 ของผู้โดยสารรายหนึ่งก็เกิดระเบิดและก่อให้เกิดควันขึ้นในห้องโดยสาร ส่งผลให้ระบบเตือนภัยของเครื่องบินทำงาน ทำให้ผู้โดยสารและลูกเรือกว่า 75 คน ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการอพยพออกจากเครื่องบิน⁵

เมื่อนำกรณีตัวอย่างมาวิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ซึ่งได้กล่าวถึงความรับผิดชอบว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนขึ้นหรือลงจากอากาศยาน⁶ กล่าวคือสายการบินต้องเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหม

² ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ข้อ 8 (รายละเอียดในภาคผนวกของการค้นคว้าวีธีฉบับนี้).

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ จารึก นาคสุขุม, มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน : ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2555), 88.

⁵ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ, 2548).

⁶ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย แต่อย่างไรก็ตามหากสายการบินในฐานะผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้โดยสารเอง อาจส่งผลให้สายการบินพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วน⁷ เมื่อนำหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาพิจารณา สายการบินจะตกอยู่ในฐานะผู้กระทำความผิดประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นต้องเสียหาย ต้องรับผิด โดยการพิสูจน์ภาระจะตกอยู่กับฝ่ายผู้เสียหาย⁸ ดังนั้นจึงอาจเป็นปัญหาในการตีความในเรื่องของค่าเสียหายว่าได้แก่กรณีใดบ้าง ในกรณีความตายนั้นคงไม่มีปัญหาในการตีความ แต่ในกรณีบาดเจ็บอาจมีปัญหาในการตีความว่าการบาดเจ็บของคนโดยสาร เช่นใดบ้างที่ผู้รับขนต้องรับผิด จะสามารถรวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจด้วยหรือไม่ หรือหมายถึงการบาดเจ็บทางกายเพียงอย่างเดียว⁹

ในขณะที่อนุสัญญามอนทรีออลบัญญัติถึงความรับผิดของผู้รับขนไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ผู้รับขนต้องรับผิดในกรณีที่เกิดโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่กาย โดยมีเงื่อนไขหรือขอบเขตว่า อุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือ ในระหว่างการดำเนินการใด ๆ เพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวทำให้ไม่ต้องตีความเกี่ยวกับความเสียหายว่า กรณีใดบ้างที่ผู้รับขนจะต้องรับผิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวใช้ถ้อยคำว่า “การบาดเจ็บแก่กาย” (Bodily Injury) โดยตีความว่า “การบาดเจ็บแก่กาย” (Bodily Injury) ต้องมีสภาพบาดเจ็บทางร่างกายที่เห็นประจักษ์ (Physically Evidence) และหากเป็นความเสียหายทางจิตใจเพียงอย่างเดียวไม่สามารถเรียกค่าเสียหายได้ เว้นแต่ความเสียหายทางจิตใจนั้น มีส่วนเกี่ยวข้องกับการได้รับบาดเจ็บแก่กาย (Mental Injury Associated with Physique) เช่น การได้รับบาดเจ็บทางกายจนทำให้เกิดอาการวิตกกังวลเมื่อได้ยินเสียงดัง เป็นต้น นอกจากนั้นทำให้ทราบถึงขอบเขตความรับผิดของผู้รับขนได้อย่างชัดเจนว่านอกจากผู้รับขนจะต้องรับผิดในอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นบนอากาศยานแล้ว ผู้รับขนยังต้องรับผิดในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการใด ๆ เพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยานอันเป็นการเพิ่มขอบเขตความรับผิดของผู้รับขนอันมีต่อคนโดยสาร¹⁰

ดังนั้น คำว่า “อุบัติเหตุ” ถือเป็นประเด็นสำคัญที่ก่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากองค์กรตุลาการ หรือศาลของแต่ละประเทศในการพิจารณาตีความหมายของคำแตกต่างกันออกไป

⁷ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

⁸ มาตรา 634 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

⁹ ศุภยา ชันธะวงษ์, ความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศต่อคนโดยสารภายใต้กฎหมายไทย (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546), 111.

¹⁰ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, 112.

คดีตัวอย่าง Olympic Airways V. Husian¹¹ ศาลสูงในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินให้สายการบินต้องรับผิดชอบความตายของผู้โดยสารอันเป็นผลมาจากการที่ผู้โดยสารแพ็ควันบุหรีที่ผู้โดยสารคนอื่นได้สูบบนอากาศยาน ในคดีนี้ภรรยาของผู้โดยสารที่เสียชีวิตได้แจ้งให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทราบว่าผู้ตายซึ่งเป็นสามีมีอาการแพ็ควันบุหรี จะขอย้ายที่นั่งของตนเองและสามีไปยังบริเวณที่นั่งที่เป็นบริเวณงดสูบบุหรี่ แต่ปรากฏว่าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ปฏิเสธทั้ง ๆ ที่ปรากฏว่าที่นั่งบริเวณที่เป็นบริเวณงดสูบบุหรี่นั้นยังมีที่ว่างอยู่ ศาลวินิจฉัยว่าการที่พนักงานต้อนรับได้ปฏิเสธไม่อนุญาตให้ย้ายที่นั่ง เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการคาดการณ์ หรือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยผิดปกติเป็นสิ่งที่ภายนอกที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร ถือว่าความตายของผู้โดยสารที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ

คดีตัวอย่าง กรณีของการจี้เครื่องบินของสวิตเซอร์แลนด์ เคยมีคำวินิจฉัยของศาลในประเทศสหรัฐอเมริกาในคดี Husserl V. Swiss Air¹² และ Krysal V. BOAC¹³ ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้น เป็น “อุบัติเหตุ” ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกันกับในกรณีของการก่อวินาศกรรม (Terrorist Attacks) ที่ศาลได้มีคำวินิจฉัยไว้ในคดี Evangelinos V. Trans World Airlines และ Day V. Trans World Airlines¹⁴ ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็น “อุบัติเหตุ” ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบทั้งจากกรณีของเหตุการณ์สวิตเซอร์แลนด์ และการก่อการวินาศกรรม ถึงแม้ว่าจะเกิดจากการกระทำโดยเจตนาของบุคคลที่สาม แต่เหตุการณ์ดังกล่าวก็ถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือจากความคาดหมายของสายการบินและผู้โดยสาร รวมถึงมีใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศโดยปกติ

เช่นเดียวกันกับคดีของ Tsevas V. Delta Airlines, Inc.¹⁵ ที่ศาลได้วินิจฉัยว่าการที่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารที่เป็นหญิงย้ายที่นั่ง เนื่องจากผู้โดยสารหญิงนั้นได้ร้องเรียนว่าผู้โดยสารชายที่นั่งอยู่ติดกันได้เมาสุราและได้ลวนลามเธอ การที่พนักงานต้อนรับได้ปฏิเสธและพฤติกรรมของผู้โดยสารชายที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มากเกินไปและได้กระทำการลวนลามนั้น ล้วนแล้วแต่เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดคิด และผิดปกติ ถือเป็น “อุบัติเหตุ” ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

¹¹ Olympic Airway V. Husian, 541 U.S. 1007, 157 L. Ed.2d 1146, 124 S.Ct.1221 (2003).

¹² Husserl V. Swiss Air, 351 F.Supp. 702 (S.D.N.Y.,1972), affd 435 F2d 1240 (2ndCircc 1973) 388 F.Supp 1238 (1975).

¹³ Ibid.

¹⁴ Day V. Trans World Airlines, 550 F2d. 152, 156 (3d Cir 1977).

¹⁵ Tsevas V. Delta Airlines, Inc., 1997 WL 767278 (N,D III Dec 1,1997) and Langadinov V. American Airlines, Inc., 199 F3d 68(1st CIR 200).

จากคำพิพากษาของศาลในคดีตัวอย่างดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่าบทบัญญัติอนุสัญญามอนทรีออลได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ครอบคลุมไปถึงกรณีที่เหตุการณ์เกิดจากการกระทำโดยจงใจทำให้เกิดความเสียหาย หรือเล็งเห็นได้ว่าผลจากการกระทำจะทำให้เกิดความเสียหาย เช่น กรณีการเจ็บป่วยของผู้โดยสาร กรณีการก่อการร้าย เป็นต้น แต่หากเป็นกรณีความเสียหายที่เกิดจากการทะเลาะวิวาทระหว่างผู้โดยสาร ศาลวินิจฉัยว่า กรณีลักษณะนี้ “ไม่ใช่อุบัติเหตุ” ที่ถือว่าสายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าวมิได้มีส่วนมาจากการกระทำใด ๆ ของสายการบิน¹⁶

เมื่อนำหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศยานระหว่างประเทศ ดังที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น มาวิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรณีศึกษาการนำโทรศัพท์เคลื่อนที่ไปใช้นาอากาศยานแล้วเกิดความเสียหายกับผู้โดยสาร โดยแยกออกเป็น 2 ประเด็น คือ (1) กรณีการนำแบตเตอรี่โทรศัพท์ที่มีความจุเกินกำหนดขึ้นไปใช้นาอากาศยานแล้วเกิดระเบิด (2) กรณีผู้โดยสารทำโทรศัพท์เคลื่อนที่ตกลงในท้องเบาะโดยสาร แล้วปรับเบาะทำให้โทรศัพท์เกิดระเบิดขึ้น ซึ่งเมื่อนำมาพิจารณาจะเห็นได้ว่าในประเด็นที่ 1 หากการกระทำเป็นกรณีที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่สายการบินในการตรวจค้นสัมภาระของคนโดยสาร จะต้องถือได้ว่าสายการบินหรือเจ้าหน้าที่ของสายการบินมีความประมาทเลินเล่อเป็นการผิดต่อหลักเกณฑ์ที่กำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559 ที่มีของต้องห้ามขึ้นไปบนอากาศยาน ดังนี้ถือได้ว่าเป็น “อุบัติเหตุ” เพราะเนื่องจากการกระทำที่เป็นความผิดของสายการบิน สำหรับประเด็นที่ 2 หากเป็นโทรศัพท์ที่สามารถนำขึ้นไปบนอากาศยานได้ แล้วไปตกที่ท้องเบาะแล้วไปปรับเบาะเก็บเองนั้น จะเป็นความผิดของสายการบินหรือไม่ สามารถพิจารณาได้ว่า (1) ถ้าสายการบินได้มีการประกาศแจ้งเตือนผู้โดยสารแล้วว่าหากโทรศัพท์ตกจะต้องแจ้งกับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ถือได้ว่าสายการบินได้ปฏิบัติตามป้องกันแล้ว คือได้มีการแจ้งให้คนโดยสารได้ทราบแล้ว แต่หาก (2) สายการบินไม่มีการประกาศแจ้งเตือนผู้โดยสาร ถือได้ว่าสายการบินได้ละเลยและประมาท ดังเช่นกรณีเหตุการณ์ตัวอย่าง เที่ยวบินที่ KLM809 เดินทางออกจากประเทศเนเธอร์แลนด์ไปยังกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซียเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2561 ได้ส่งสัญญาณมายังหอบังคับการบินสนามบินนานาชาติภูเก็ต เพื่อขอลงจอดฉุกเฉิน เนื่องจากพบปัญหา

¹⁶ See for example, Price V. British Airway No.91 Civ 497 (1992 WL 17067) at 3, (S.D.N.Y., July 7, 1992) and Stone V. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp 823 (D.Haw 1995) ดูเพิ่มเติมได้จาก Tory A Weigand , Accident, Exclusivity and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, (2001) 16 American University International Law Review 891.

เพลิงไหม้ภายในห้องผู้โดยสาร ซึ่งภายหลังทางสายการบินออกมาแถลงถึงสาเหตุว่าเกิดจากผู้โดยสารทำโทรศัพท์มือถือตกกระแทกเบาะที่นั่งรวมถึงกรณีสายการบินแควนตัสที่เกิดเหตุผู้โดยสารทำโทรศัพท์มือถือตกกระแทกช่องเก้าอี้แล้วพยายามปรับเบาะเก้าอี้เพื่อหยิบมือถือออกจนเบาะหนีบเข้ากับแบตเตอรี่จนเกิดไฟลุกไหม้¹⁷ ซึ่งกรณีนี้ไม่ได้เกิดอันตรายต่อผู้โดยสารคนอื่น และตามข่าวมิได้มีการรายงานว่าทางสายการบินได้มีการแจ้งเตือนให้ผู้โดยสารได้ทราบล่วงหน้าว่าห้ามมิให้ทำการปรับเบาะเองก่อนหรือไม่

4.2 การกำหนดขอบเขตค่าเสียหาย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ หากแต่ให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด¹⁸ ซึ่งผู้เสียหายต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายที่ตนได้รับ โดยเชื่อมโยงกับคุณค่าของความเป็นคน อันได้แก่ สุขภาพทางกาย จิตใจ และปัญญา ประกอบกันอย่างเป็นองค์รวม¹⁹ โดยศาลจะเป็นผู้วินิจฉัยเรื่องค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ศาลจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับกรณีที่โจทก์นำสืบพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด นอกจากนี้ในกรณีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายมีส่วนอยู่ด้วย จำเลยสามารถยื่นคำให้การต่อสู้ในประเด็นดังกล่าว เพื่อให้ศาลมีดุลพินิจในการปรับส่วนค่าสินไหมทดแทนตามขนาดลง กล่าวคือผู้รับขนอาจหลุดพ้นความผิดทั้งหมดหรือบางส่วนหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารเอง จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความรับผิดของสายการบินภายใต้กฎหมายไทยต้องอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องละเมิดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักในการวินิจฉัยชี้ขาด ซึ่งในกฎหมายละเมิดนี้มีได้มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนเงินความรับผิดของผู้ทำละเมิด ศาลจะพิจารณาตามพฤติการณ์แห่งความร้ายแรงของการละเมิด²⁰ ซึ่งผู้ศึกษาพิจารณาว่าบทบัญญัติของการลงโทษตามกฎหมายฉบับนี้ยังมีความไม่ชัดเจนในเรื่องของความรับผิดและการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ผู้โดยสารเท่าที่ควร

¹⁷ “การบินไทย ออกประกาศเตือนผู้โดยสาร ทำมือถือตกชกเบาะ ห้ามเก็บเอง!”, ข่าวสดออนไลน์ [Online], 2561. แหล่งที่มา https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_1738608.

¹⁸ รุจิระ บุนนาค, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ [Online], 2561. แหล่งที่มา <http://www.marutbunnag.com/article/568/>.

¹⁹ ศักดา ธนิตกุล, การนำหลักความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กฎหมายไทย, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552), 53.

²⁰ ดิลก เสริมวิริยะกุล, การเพิ่มค่าเสียหายในเชิงลงโทษเพื่อละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, (กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม, 2553), 8.

ในขณะที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้นำหลักความรับผิด 2 ชั้น (A Two-Tier System of Liability) ซึ่งเป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับและใช้บังคับอยู่ในธุรกิจการบิน โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในกรณีที่เกิดโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางกาย โดยแบ่งความรับผิดเป็น 2 ชั้น (A Two-Tier System of Liability) ดังนี้

ชั้นแรก ใช้หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) สำหรับค่าเสียหายที่ไม่เกิน 113,100 SDR (Special Drawing Rights หรือ สิทธิพิเศษการถอน) กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายจากการตายหรือบาดเจ็บของบุคคลโดยสาร ถ้าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อหรือไม่

ชั้นที่สอง ใช้หลักการสันนิษฐานความผิด (Presume Fault) สำหรับความรับผิดในส่วนที่เกิน 113,100 SDR นี้ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า (1) ความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ได้เกิดจากการกระทำ หรือ การละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่ชอบด้วยกฎหมายของตน หรือลูกจ้าง หรือ ตัวแทนของตน หรือ (2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้น การกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายของบุคคลที่ 3 ใดๆก็ตาม ไม่ว่าจะ เป็นระบอบความผิดแบบใด ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความผิดหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิด จากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำอันมิชอบของ “ผู้เรียกร้องค่าเสียหาย” เอง หรือ “บุคคลที่ ผู้เรียกร้องค่าเสียหายได้รับสิทธิมา”²¹

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ายังมีบทลงโทษเกี่ยวกับความรับผิดของค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารบนอากาศยานยังไม่ครอบคลุมประโยชน์ของผู้โดยสาร และยังไม่สามารถคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพรวมถึงการเยียวยาผู้โดยสารจากความเสียหายที่เกิดขึ้นบนอากาศยานได้เท่าที่ควร ผู้ศึกษาจึง มีแนวความคิดว่าควรนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้เกี่ยวกับการกระทำผิดและความเสียหายบนอากาศยานด้วย

4.3 การนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้กับสายการบิน

ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages) คือ ค่าเสียหายในทางแพ่งซึ่งกำหนดให้เป็น ค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่แท้จริง เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำละเมิดที่มี พฤติการณ์อันชั่วร้ายให้มีความเข็ดหลาบ (Punishment) จนไม่สามารถกระทำผิดกรรมเช่นเดิมได้

²¹ เกิดกันยา อารังสิริภักย์, แนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558), 179.

อีก และยังเป็นการป้องปรามมิให้บุคคลในสังคมถือเอาพฤติกรรมนั้นเป็นเยี่ยงอย่างในอนาคต (Deterrence) อีกทั้งในการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษจะต้องพิจารณาถึงลักษณะและพฤติการณ์ของการละเมิดมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ²²

ค่าเสียหายเชิงลงโทษมีลักษณะสำคัญ 4 ประการ คือ (1) เป็นค่าเสียหายที่กำหนดขึ้นเพื่อลงโทษผู้กระทำละเมิด ป้องปรามมิให้ผู้กระทำละเมิดกระทำการนั้นซ้ำอีก และป้องปรามมิให้บุคคลอื่นกระทำการเช่นนั้นในอนาคต (2) เป็นค่าเสียหายที่ฝ่ายผู้ถูกระทำไม่ต้องพิสูจน์ถึงจำนวนความเสียหายในส่วนนี้ เป็นดุลพินิจของศาลที่กำหนดได้เองตามความเหมาะสม โดยคำนึงความร้ายแรงของการกระทำการละเมิด ฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำการละเมิดและความเสียหายที่ผู้ถูกระทำละเมิดได้รับจากการกระทำละเมิดนั้น (3) เป็นค่าเสียหายที่กำหนดเพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่แท้จริง ซึ่งศาลอาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษนี้เพียงอย่างเดียวได้ แม้ไม่ปรากฏค่าเสียหายที่แท้จริง และ (4) ศาลจะกำหนดให้เฉพาะกรณีของการกระทำละเมิดที่มีพฤติการณ์รุนแรง ซึ่งมีลักษณะของการกระทำเช่นเดียวกันกับคดีอาญา เช่น มีการใช้กำลังทำร้าย ข่มขู่ หลอกลวง ใช้กลฉ้อฉล ซึ่งมุ่งหมายให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อจิตใจของผู้ถูกระทำการละเมิด หรือทำให้เกิดความอับอาย ถูกดูหมิ่น²³ เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษตามหลักกฎหมายของประเทศไทย คือ การเยียวยาผู้เสียหายให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมด้วยการชดเชยค่าเสียหายเพื่อการละเมิด ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากมูลหนี้ตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอาชาระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 มูลหนี้ตามสัญญา มูลหนี้จากการกระทำละเมิด หรือมูลหนี้อื่น ค่าเสียหายเชิงลงโทษมีความแตกต่างจากในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ การกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายจากการกระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะพิจารณาจากความเสียหายจริงที่ผู้เสียหายได้รับ ในขณะที่ค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นการกำหนดเงินไปจากความเสียหายจริง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้ศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 438 ปัจจุบันประเทศไทยมีการนำเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบัญญัติไว้ในกฎหมายหลายฉบับโดยมีลักษณะที่กำหนดให้ผู้ที่ทำ

²² “การบินไทย ออกประกาศเตือนผู้โดยสาร ทำมือถือตกชอกเบาๆ ห้ามเก็บเอง!”, ข่าวสดออนไลน์ [Online], 11.

²³ ศรinya สี่มา, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ [Online], 2561. แหล่งที่มา <https://library.parliament.go.th/sites/default/files/assets/files/works/academic%20office/radio%20scripts/pdf/2561-03/NALT-radioscript-rr2561-mar6.pdf>.

ละเมิดต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายมากกว่าความเสียหายที่ได้รับ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นเรื่องที่กระทบต่อสิทธิของประชาชนอย่างร้ายแรง เป็นต้นว่า พระราชบัญญัติ ความล้มเหลวทางการค้า พ.ศ. 2543 มาตรา 13 (3)²⁴ โดยกำหนดให้ไม่เกิน 2 เท่าจากความเสียหายที่ได้รับ พระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 (2)²⁵ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็น

²⁴ พระราชบัญญัติ ความล้มเหลวทางการค้า พ.ศ. 2543

มาตรา 13 ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีการฟ้องคดีตามมาตรา 8 (2) ศาลมีอำนาจกำหนดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) นอกจากกำหนดค่าสินไหมทดแทนเฉพาะในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้ละเมิดสิทธิในความล้มเหลวทางการค้าคืนผลประโยชน์ที่ได้จาก หรือเนื่องจากการละเมิดโดยคิดรวมเข้าไปในค่าสินไหมทดแทนได้

(2) ในกรณีที่ไม่อำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนตาม (1) ได้ ให้ศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ควบคุมความล้มเหลวทางการค้าตามจำนวนที่ศาลเห็นสมควร

(3) ในกรณีที่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าการละเมิดสิทธิในความล้มเหลวทางการค้า เป็นการกระทำโดยจงใจหรือมีเจตนาถลำแก่ง เป็นเหตุให้ความล้มเหลวทางการค้าดังกล่าวสันนิษฐานการเป็นความล้มเหลวทางการค้า ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ศาลกำหนดตาม (1) หรือ (2) ได้ แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนตาม (1) หรือ (2).

²⁵ พระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

มาตรา 11 นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจอันเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย และหากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ

(2) หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ประกอบการได้ผลิต นำเข้า หรือขายสินค้าโดยรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเมื่อรู้ว่าสินค้าไม่ปลอดภัย ภายหลังจากการผลิต นำเข้า หรือขายสินค้านั้นแล้วไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ การที่ผู้ประกอบการรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการปกปิดความไม่ปลอดภัยของสินค้า การดำเนินการของผู้ประกอบการเมื่อทราบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย.

ควร แต่ไม่เกิน 2 เท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ พระราชบัญญัติ วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42²⁶ ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกิน 2 เท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกิน 50,000 บาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกิน 5 เท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด พระราชบัญญัติ ลิขสิทธิ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 มาตรา 9²⁷ ที่ได้บัญญัติให้เพิ่มวรรคสองของมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติ ลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 กรณีที่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าการละเมิดลิขสิทธิ์ หรือสิทธิของนักแสดงสามารถเข้าถึงโดยสาธารณชนได้อย่างแพร่หลาย ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้น

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ยังมีความไม่ชัดเจนบางประการเกี่ยวกับการตีความความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ถึงแม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนไว้ว่า บุคคลผู้กระทำความผิดต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดโดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้รับขนจะกระทำด้วยความประมาทเลินเล่อหรือไม่ แต่หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากตัวผู้โดยสารเอง หรือเป็นกรณีเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดโดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

²⁶ พระราชบัญญัติ วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551

มาตรา 42 ถ้าการกระทำที่ถูกฟ้องร้องเกิดจากการที่ผู้ประกอบการธุรกิจกระทำโดยเจตนาเอาเปรียบผู้บริโภค โดยไม่เป็นธรรมหรือจงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาดความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภคหรือกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการธุรกิจชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้บริโภค ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการธุรกิจจ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้บริโภคได้รับผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการธุรกิจ การที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้บริโภคมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด.

²⁷ พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558

มาตรา 9 ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 ว่าในกรณีที่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าการละเมิดลิขสิทธิ์หรือสิทธิของนักแสดงเป็นการกระทำโดยจงใจหรือมีเจตนาเป็นเหตุให้งานอันมีลิขสิทธิ์หรือสิทธิของนักแสดงสามารถเข้าถึงโดยสาธารณชนได้อย่างแพร่หลายให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าเสียหายเพิ่มขึ้นไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง.

ในขณะที่อนุสัญญามอนทรีโอลได้ระบุความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศโดยมีเงื่อนไขว่าต้องเป็นกรณีที่เป็นอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตาย หรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน เว้นแต่ความตาย หรือการบาดเจ็บนั้นมีสาเหตุมาจากหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หรือการกระทำโดยละเว้นของบุคคลที่เรียกร้องค่าเสียหาย²⁸ ดังนั้นแล้ว ผู้ศึกษามีความเห็นว่าจะนำหลักการเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษมาปรับใช้กับกรณีการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยจะต้องแก้ไขมาตรา 54²⁹ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 วรรคสอง ใหม่เป็นว่า “ผู้เสียหายอาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง หากผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทนได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือกระทำ หรืองดเว้นกระทำโดยมิชอบ

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ อนุสัญญามอนทรีโอลได้มีการกำหนดให้ผู้ที่มีความเสียหายสามารถเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษกับสายการบินหรือผู้ขนส่งทางอากาศได้ ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกาศาลฎีกาได้วางแนวทางเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษว่าเป็นค่าปรับเอกชนกำหนดโดยคณะลูกขุนเพื่อลงโทษการกระทำที่น่าตำหนิและป้องปรามการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต กล่าวคือ ค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นค่าเสียหายที่มากกว่าค่าเสียหายธรรมดา

คดีตัวอย่าง ในต่างประเทศที่น่ากฎหมายค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2561 ศาลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้สั่งให้บริษัทมอนซานโต บริษัทมหาชน ด้านการเกษตรเคมีและเทคโนโลยีชีวภาพ ผู้ผลิตสารเคมีรายใหญ่ จ่ายเงินชดเชย 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าเสียหายเชิงลงโทษ 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมเป็นเงิน 289 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 9,619 ล้านบาท) ให้แก่นายดีเวย์ จอห์นสัน ซึ่งเป็นโจทก์ยื่นฟ้องบริษัทในปี พ.ศ. 2559 ว่าบริษัทปิดบังอันตรายของผลิตภัณฑ์ เนื่องจากยาฆ่าหญ้าราวด์อัฟ (Round Up) และยากำจัดศัตรูพืช แรนเจอร์โปร (Ranger Pro) ที่ผลิตโดยบริษัทมอนซานโต มีส่วนผสมของไกลโฟเลต (Glyphosate) ที่อาจเป็นสารก่อมะเร็งอันเป็นเหตุให้เขาได้รับความเจ็บป่วยอย่างทุกขุทธมาตลอดด้วยโรคมะเร็งต่อมน้ำเหลืองชนิดนอน-ฮอดจกิน (Non-Hodgkin's Lymphoma) หรือโรคเอ็นเอชแอล (NHL) ซึ่งเขามีอาชีพเป็นคนสวนให้กับโรงเรียนในเมืองเบนิเซีย รัฐแคลิฟอร์เนีย

²⁸ ตูลยา ชันธะวงษ์, ความรับผิดชอบผู้รับขนทางอากาศต่อคนโดยสารภายใต้กฎหมายไทย, 121.

²⁹ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560

มาตรา 54 การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของไม่ว่าจะฟ้องในมูลตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่นจะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทน จากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง.

นายดีเวย์น จอห์นสัน ได้เจ็บป่วยด้วยโรคมะเร็งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 แพทย์ลงความเห็นว่าเขา คงมีชีวิตอยู่อีกไม่นาน นับว่าเป็นโชคดียิ่งที่เขาได้ฟังคำตัดสินที่ศาลให้บริษัทมอนซานโตจ่ายค่าชดเชย และค่าเสียหายเชิงลงโทษเกือบหมื่นล้านบาทให้กับเขา คำตัดสินนี้ไม่เพียงทำให้เขารู้สึกดีที่ เป็นผู้ชนะคดี คำตัดสินยังเป็นบรรทัดฐานสำหรับคดีที่เหลืกกว่า 5,000 คดี ที่โจทก์ยื่นฟ้องว่าผลิตภัณฑ์ของมอนซานโตมีส่วนก่อมะเร็ง³⁰

คดีตัวอย่างของ Exxon Shipping Co. v. Baker ศาลฎีกาสหรัฐอเมริกาได้มีการตัดสินคดี ในปี ค.ศ. 2008 โดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ของบริษัท Exxon Valdez ได้ชนปะการังบริเวณมลรัฐอลาสกา ทำให้น้ำมันรั่วไหลลงทะเลกว่า 11 ล้านแกลลอน จึงมีการปนเปื้อนชายฝั่งอลาสกาเป็นระยะทางมากกว่า 1,300 ไมล์ ทำให้สภาพแวดล้อมแถบนั้นได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ข้อเท็จจริงนั้นเกิดจาก กัปตันเรือ Joseph Hazelwood ได้มีการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเป็นความประมาท (Negligence) และขัดกับกฎหมายอยู่แล้ว คณะลูกขุนจึงตัดสินว่าการกระทำเช่นนี้เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น จึงมีการบังคับให้จ่ายค่าเสียหายเชิงชดเชย (Compensatory Damage) จำนวน 507.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าเสียหายเชิงลงโทษจำนวน 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่จำเลยหรือบริษัท Exxon มีการอุทธรณ์คดี เนื่องจากค่าเสียหายเชิงลงโทษจำนวนดังกล่าวสูงเกินไป ศาลจึงมีการทบทวนลดค่าเสียหายเชิงลงโทษลงกึ่งหนึ่งเหลือเพียง 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ³¹

เช่นเดียวกับคดีบริษัท Johnson & Johnson ในคดีแบ่งเด็ก Fox v. Johnson & Johnson³² (2016) เป็นคำตัดสินของศาลเมืองเซนต์หลุยส์ มลรัฐมิสซูรี ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยบุตรชายเป็นผู้ดำเนินคดี ข้อเท็จจริงคือหญิงวัย 62 ปี ชื่อ Jacqueline Fox ได้ใช้ผลิตภัณฑ์แบ่งเด็ก Johnson & Johnson บริเวณจุดซ่อนเร้นเพื่อความสะดวกและอนามัยที่ดีตามคำแนะนำของบริษัท ถึงความปลอดภัยและคุณภาพของสินค้า และเสียชีวิตด้วยโรคมะเร็งรังไข่ในปี พ.ศ. 2558 คณะลูกขุนในคดีนี้มีการตัดสินให้บริษัท Johnson & Johnson ชดเชยค่าสินไหมทดแทนจำนวน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวน 62 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมมูลค่าความเสียหายสูงถึง 72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กรณีนี้มีการชดเชยค่าเสียหายเชิงลงโทษมากกว่าค่าเสียหายที่แท้จริงถึง 5 เท่า และเป็นจำนวนค่าความเสียหายที่สูงมาก

ตัวอย่างคดีค่าเสียหายเชิงลงโทษในศาลสหรัฐอเมริกา BMW of North America, Inc. v. Gore (116 S. Ct. 1589 (1996)) ในคดีนี้ โจทก์ Ira Gore Jr. ซื้อรถยนต์ BMW รุ่น sedan จาก

³⁰ รุจิระ บุญนาค, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ [Online].

³¹ ศักดา ธนิตกุล, การนำหลักความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กฎหมายไทย, 53.

³² Fox v. Johnson & Johnson, Cause No.1422-CC09012-01, Division 10, Missouri Circuit, 22nd Judicial District (St. Louis).

ตัวแทนจำหน่ายในรัฐ Alabama โจทก์พบว่า จำเลย คือ BMW of North America ได้ทำสีใหม่ของรถยนต์บางส่วนเนื่องจาก มีความเสียหายของรถก่อนที่จะส่งมาขายในสหรัฐอเมริกาและบริษัทก็ปกปิดข้อเท็จจริงนี้ คณะลูกขุนวินิจฉัยให้ Gore ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน \$4,000 สำหรับค่าเสื่อมราคาของรถ และกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ แก่บริษัทจำนวน \$4 ล้าน ศาลสูงของ Alabama ลดค่าเสียหายเชิงลงโทษลงเหลือ \$2 ล้าน แต่ศาลสูงแห่ง สหรัฐอเมริกาเห็นว่าสูงไปจึงลดลงเหลือ \$50,000

เมื่อพิจารณาถึงโอกาสความเป็นไปได้ (Probability) ที่บริษัทจะหลบเลี่ยงจากความรับผิดชอบ (Escape Liability) จะนำไปคำนวณการชดเชย หมายถึงเหตุอันใดก็ได้ที่บริษัททำเพื่อเลี่ยงความรับผิดชอบ เช่น โอกาสปกปิด โอกาสหลบเลี่ยงการชดเชยจากปัจจัยสองประการ ประการแรก โอกาสความเป็นไปได้ที่บริษัทปกปิดไม่ได้แจ้ง การทำสีรถใหม่ และประการที่สอง โอกาสความเป็นไปได้อันหนึ่งของการที่ผู้ซื้อจะฟ้องร้องดำเนินคดี Gore ได้ใช้รถมา ประมาณ 9 เดือน โดยไม่ได้สังเกตถึงความผิดปกติของการทำสีรถ จนเขาซ่อมรถจึงรู้ และเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรถ รุ่นเดียวกันนี้คนอื่น ๆ ที่จะรู้ในทำนองเดียวกันไม่ว่าเจ้าของรถจะรู้วารถถูกทำสีใหม่จะฟ้องร้องหรือไม่ก็ตาม การดำเนินคดียังขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีและเวลาที่เสียไป และจำนวนค่าเสียหายที่เขาคาดว่าจะได้ (ระบบในสหรัฐอเมริกานั้นคิดละเมิด หมายความว่าความสามารถแบ่งเอาค่าเสียหายได้ และเป็นไปได้ที่นายความจะไม่ได้อะไรเลยก็ได้ ถ้าไม่ชนะคดี Contingency Fee) 114 จากการใช้หลักชดเชยค่าสินไหมทดแทน ถ้าความเสียหาย (Harm) ต่ำและศาลให้ค่าสินไหมทดแทนน้อย ส่วนแบ่งย่อมน้อย แรงจูงใจในการนำคดีไปฟ้องร้องศาลย่อมน้อยไปด้วย (Compensatory) ตามปกติ บริษัทย่อมหนีจากความรับผิดชอบไปได้ (ไม่ต้องถูกฟ้อง) ในคดี Gore จึงมีการหาโอกาสความน่าจะเป็น จากข้อเท็จจริงพบว่ามีรถยนต์ใหม่จำนวน 14 คันที่ขายใน Alabama ที่ทำสีใหม่ รวมทั้งรถของ Gore ด้วย และเจ้าของรถคันหนึ่งเคยฟ้องแล้ว ความน่าจะเป็นในการฟ้องคดีจึงศาลจึงมี 2 ใน 14 ราย ค่าเสียหายกรณีละเมิดจึงควรเป็นสองเท่าของ \$4,000 คูณด้วย 7 เท่ากับ \$28,000 ในจำนวนนี้เป็นความเสียหายปกติ \$4,000 และค่าเสียหายเชิงลงโทษ \$24,000 ค่าเสียหายรวมที่ ศาล Alabama ให้ \$2 ล้าน ศาลสูงสหรัฐอเมริกาลดส่วนเกินลงเหลือค่าเสียหาย \$50,000³³ ข้างต้น

จากคดีที่ยกตัวอย่างมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่า ศาลมีคำพิพากษาให้จำเลยชดเชยความเสียหายเป็นจำนวนตัวเลขที่สูงมาก ซึ่งเป็นการชดเชยค่าเสียหายให้กับโจทก์เพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้ เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดและเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำที่อาจจะเกิดขึ้นใน

³³ ธรรมนิติย์ สุมนต์กุล, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages) [Online], 2558. แหล่งที่มา <http://web.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=253>.

อนาคต ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ค่าเสียหายเชิงลงโทษมีลักษณะคล้ายคลึงกับการลงโทษในทางอาญา กล่าวคือ มีวัตถุประสงค์เดียวกันคือให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบจนไม่หวนกลับมากระทำความผิดกรรม เช่นนั้นอีก³⁴ การนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาปรับใช้จึงมีบทบาทสำคัญในการลงโทษทางอาญาและทางปกครองมีความไม่เหมาะสม³⁵ โดยการลงโทษทางอาญาส่วนใหญ่มักจะลงโทษแก่ผู้มิรายได้น้อยส่วน การลงโทษทางแพ่งจะมุ่งหมายไปที่บุคคลที่กฎหมายอาญาไม่ได้สนใจ หรือกลุ่มบุคคลที่มีการศึกษา และมีทรัพย์สินพอสมควร

ดังนั้น ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการนำหลักการของค่าเสียหายเชิงลงโทษมาปรับใช้กับกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการคุ้มครองประโยชน์ให้กับผู้โดยสารทางอากาศ และเป็นการเพิ่มบทลงโทษกับสายการบินให้มีความตระหนักถึงบทบาทหน้าที่และความปลอดภัยบนอากาศยานให้มากยิ่งขึ้นด้วย มูลค่าความเสียหายที่มีจำนวนสูงมาก เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้เสียหายและเปิดช่องให้ศาลสามารถเยียวยาความเสียหายให้กับโจทก์ได้อย่างเป็นธรรม

³⁴ ศักดา ธนิตกุล, การนำหลักความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กฎหมายไทย, 28.

³⁵ Mitchell Polinsky & Steven Shavell, Punitive Damages: An Economic Analysis, 111 Harv. L. Rev.869 (1998) P.1425-26.

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ปัจจุบันการรับขนทางอากาศของประเทศไทยอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2560 เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าร่วมอนุสัญญามอนทรีออล ทำให้นิยามความหมายของการรับขนทางอากาศ ตลอดจนการกำหนดขอบเขตการบังคับใช้ กำหนดเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบและกำหนดเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศทั้งภายในประเทศและการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศมีความชัดเจนครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้รับขนทางอากาศไว้ว่า หากเกิดความเสียหายกับผู้โดยสารจนถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายโดยมีเงื่อนไขว่า ความตายหรือการบาดเจ็บนั้นมิสาเหตุจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยจำกัดความรับผิดที่มูลค่าความเสียหายไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน อย่างไรก็ตามหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลภายนอก หรือความเสียหายนั้นพิสูจน์ได้ว่ามิได้เกิดจากผู้ขนส่งหรือลูกจ้าง ก็จะเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าให้ฝ่ายโจทก์หรือผู้เสียหายสามารถฟ้องคดีผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตายได้เช่นกัน

ในขณะที่ภายหลังจากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมอนุสัญญามอนทรีออลทำให้ประเทศไทยได้รับความคุ้มครองในฐานะ “รัฐภาคี” ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 นั้นได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศที่จะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารไว้ใน มาตรา 10 ว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายของคนโดยสารกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยจะต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอากาศยานระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ซึ่งหากพิจารณากรณีตามปัญหาประการแรกการที่คนโดยสารได้นำแบตเตอรี่สำรองไฟชนิดพกพาที่นำไปใช้ชาร์ตโทรศัพท์เคลื่อนที่ขึ้นไปบนอากาศยานแล้วเกิดระเบิดขึ้น จากการที่เจ้าหน้าที่ของสายการบินประมาทเลินเล่อไม่ได้ทำการตรวจสอบสัมภาระของคนโดยสาร ถือเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อไม่ได้ทำตามหลักเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รวมถึงประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นนี้ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ตามแนวคำพิพากษาของศาลในคดีที่เกิดขึ้นในต่างประเทศได้วินิจฉัยไว้ว่า จะต้องเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายจากภายนอกมิใช่เหตุที่มาจากคนโดยสารเอง สายการบินจึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายของผู้โดยสารคนอื่นที่ได้รับความเสียหาย และกรณีตามปัญหาประการถัดมา โทรศัพท์เคลื่อนที่ของคนโดยสารได้ตกลงไปได้ที่ห้องเบาะและได้ไปปรับเบาะจนโทรศัพท์เกิดการระเบิดเกิดไฟไหม้ขึ้น ต้องพิจารณาว่ามีการประกาศแจ้งเตือนผู้โดยสารว่าหากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นจะต้องแจ้งให้พนักงานต้อนรับทราบ ห้ามมิให้ทำการเก็บเอง ซึ่งหากได้มีการประกาศแจ้งไว้แล้วสายการบินก็จะไม่มีความประมาท ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจเดียวกันคือ ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่รวมถึงศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจ ซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน และศาลในถิ่นปลายทาง ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการรับขนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ส่วนเรื่องของค่าเสียหายอนุสัญญาได้กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้อย่างชัดเจนและแน่นอนเพื่อให้คนโดยสารไม่ว่าจะเชื้อชาติใดก็จะได้รับความคุ้มครองที่เท่าเทียมกัน กล่าวคืออนุสัญญาได้กำหนดวงเงินในการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารไว้อย่างชัดเจน โดยที่ค่าเสียหายนั้นไม่ได้มีจำนวนเงินที่สูงจนเกินไปจนอาจจะส่งผลให้ผู้ขนส่งทางอากาศขาดทุนหรือล้มละลาย

ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า ถึงแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่บังคับใช้กับการรับขนทางอากาศยานเป็นการเฉพาะแล้วก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาจะเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือสายการบิน ซึ่งส่งผลให้สายการบินหรือผู้ขนส่งไม่ต้องประสบปัญหาการถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายในมูลค่าที่สูง จนอาจทำให้สายการบินนั้นถึงขั้นล้มละลาย และในขณะเดียวกันอาจจะทำให้สายการบินในฐานะผู้รับขนพ้นจากความรับผิดก็เป็นได้ ถึงแม้ว่าการเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือสิ่งของจะดำเนินการฟ้องร้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะตามเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 เท่านั้น ซึ่งประเด็นดังกล่าวอาจทำให้ผู้โดยสารหรือผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควรหากเกิดกรณีที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในระหว่างการบินอีกทั้งบทลงโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ไม่รุนแรงมากพอที่จะทำให้สายการบินหรือผู้ขนส่งตระหนักถึงความสำคัญ

ในด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารในระหว่างการบินอันอาจทำให้เกิดเหตุการณ์ความเสียหาย
ลักษณะเดิมเกิดขึ้นในอนาคตอีกก็เป็นได้

ผู้ศึกษาจึงพิจารณาเห็นสมควรว่าควรจะนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาพิจารณาเพิ่มโทษ
ให้กับสายการบินเพื่อเป็นการป้องปราม และเป็นการสร้างความตระหนักให้กับสายการบินในการ
กระทำอันเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

ปัจจุบันประเทศไทยได้นำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาปรับใช้กับระบบกฎหมายหลายฉบับซึ่ง
ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องที่กระทบต่อสิทธิของประชาชนอย่างร้ายแรง เช่น พระราชบัญญัติทางการค้า
พ.ศ. 2545 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551
พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558
ซึ่งลักษณะค่าเสียหายเชิงลงโทษจะมีความแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายจากผู้ทำละเมิดตาม
ความเสียหายที่แท้จริง เพื่อให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือกลับคืนใกล้เคียงฐานะเดิมมากที่สุด
ในขณะที่ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damage) เป็นการกำหนดค่าเสียหายที่เกินจากค่าเสียหาย
ที่แท้จริง เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำละเมิดให้เช็ดหลาบ และเป็นการป้องปรามไม่ให้เกิดเหตุการณ์
นั้นอีกในอนาคต

การคำนวณค่าเสียหายเชิงลงโทษในกฎหมายไทยได้กำหนดให้ใช้ได้ไม่เกินสองเท่าบ้าง เช่น
มาตรา 11 (2) แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.
2551 หรือสี่เท่าบ้าง ตามมาตรา 16 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต
คนพิการ พ.ศ. 2550 แต่สำหรับศาลสหรัฐอเมริกานั้นมีสูตรในการคำนวณเมื่อผู้ก่อให้เกิดความ
เสียหายมีโอกาสหลีกเลี่ยงจากความรับผิดที่ตนก่อ จะกำหนดความเสียหายทั้งสิ้น (Total Damage)
ด้วยสูตร ดังนี้

ค่าเสียหายเชิงลงโทษ = ความเสียหายที่เกิดขึ้น x ด้วยโอกาสความน่าจะเป็นที่
ผู้ได้รับความเสียหายต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น¹

เมื่อนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาพิจารณาเปรียบเทียบกับบทลงโทษผู้รับขนทางอากาศยานที่
บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2
พ.ศ. 2560 จะพบว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้ถูกจำกัดความรับผิดชอบเอาไว้ในกรณีที่เกิดความ
เสียหายไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตของผู้โดยสาร โดยจำกัดความรับผิดที่มูลค่าความ

¹ ธรรมนิติ สุ่มนตกุล, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages) [Online], 2558. แหล่งที่มา
<http://web.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=253>.

เสียหายไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน แต่หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดของสายการบินอาจจะทำให้ผู้รับชดเชยพ้นจากความรับผิด ในขณะที่ค่าเสียหายเชิงลงโทษก็ถือเป็นค่าเสียหายประเภทหนึ่ง แต่ไม่ได้มุ่งชดเชยความเสียหาย กล่าวคือ ค่าเสียหายเชิงลงโทษมีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษจำเลยหรือผู้กระทำความผิดให้ชัดหลาย ป้องปรมมิให้เกิดเหตุการณ์ลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีกในอนาคต ค่าเสียหายเชิงลงโทษจึงสามารถกำหนดจำนวนเงินของความรับผิดเกินไปจากความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ศาลจะเป็นผู้วินิจฉัยตามความร้ายแรงและพฤติการณ์ของจำเลย โดยการนำปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ฐานะการเงินของจำเลยมาพิจารณาประกอบเพื่อกำหนดมูลค่าความเสียหายที่จำเลยต้องชดเชยให้แก่โจทก์ ซึ่งจะเป็นมูลค่าที่สูงเกินกว่าความเสียหายที่โจทก์ได้รับ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 กับค่าเสียหายเชิงลงโทษ ทำให้เห็นถึงปัญหาในการนำเอากฎหมายมาบังคับใช้กับสายการบิน หรือผู้รับชดเชย ในกรณีนี้ผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจุบันบทลงโทษที่มาบังคับใช้นั้นยังไม่รุนแรงมากพอที่จะทำให้สายการบินหรือผู้รับชดเชยเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตของผู้โดยสาร อันอาจจะส่งผลทำให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะเดิมในอนาคตอีก ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะดังนี้

5.2.1 ควรเร่งดำเนินการศึกษา พิจารณานำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษไปกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดวิธีการคำนวณค่าความเสียหายให้ชัดเจน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ประเทศไทยได้นำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ในกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งแต่ละฉบับก็จะมีวิธีคำนวณค่าความเสียหายที่ต่างกันไป เช่น กำหนดมูลค่าที่ต้องชดเชยสองเท่า เพื่อมิให้มูลค่าความเสียหายที่ผู้รับชดเชยหรือสายการบินที่ต้องจ่ายชดเชยให้กับผู้โดยสารมีมูลค่าที่สูงจนเกินไปอันอาจจะเป็นสาเหตุทำให้สายการบินล้มละลายได้

5.2.2 หากนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับพระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 ควรจะมีการวางแนวทางการใช้กฎหมายให้เหมาะสม เนื่องจากทั้งอนุสัญญามอนทรีออล และพระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 มีความแตกต่างกันในเรื่องของการชดเชยความเสียหาย และการกำหนดมูลค่าความเสียหายที่โจทก์ต้องได้รับ โดยแนวทางการใช้กฎหมายควรแยกออกเป็นประเด็นให้ชัดเจน เช่น การกำหนดมูลค่าความเสียหาย การสูญหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า

ความล่าช้าในการส่งสินค้า ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

5.3 บทส่งท้าย

จากการที่ได้ศึกษานั้น ข้าพเจ้าหวังจะทำให้สายการบินมีความระมัดระวังต่อการตรวจสอบสิ่งที่คนโดยสารนำติดตัวขึ้นไปในอากาศยานให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย ความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้ และวางแผนทางในอนาคตที่หากเกิดความเสียหายขึ้นแล้วควรจะให้ผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่แท้จริง เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์การกระทำผิดเช่นเดียวกันขึ้นอีก

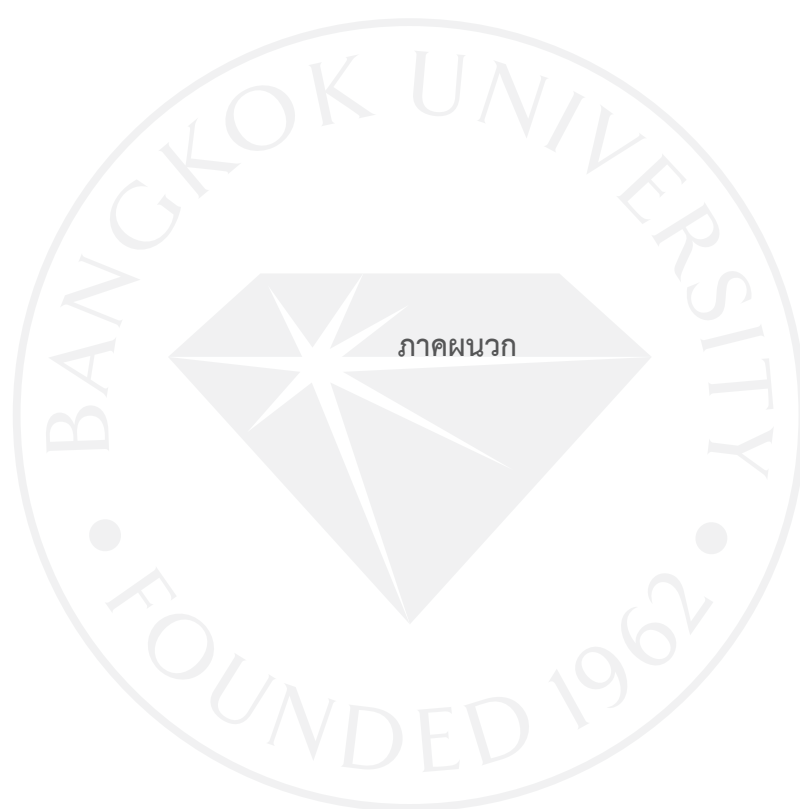


บรรณานุกรม

- การบินไทย ออกประกาศเตือนผู้โดยสาร ทำมือถือตกชอกเบาๆ ห้ามเก็บเอง! (2561). *ข่าวสดออนไลน์*. สืบค้นจาก https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_1738608.
- กฤษณา พิษณุโกศล. (2531). *ค่าความเสียหายเชิงลงโทษ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกตุกัญญา ชำรงสิริภักย์. (2558). *แนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จักรพงษ์ เล็กสกุลชัย. (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้างทำของ รับขน* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- จารึก นาคสุขุม. (2555). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน: ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- จิต เศรษฐบุตร. (2490). *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ จ้างแรงงาน จ้างทำของและขนของ*. พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร.
- จิต เศรษฐบุตร. (2539). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิต เศรษฐบุตร. (2552). *กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ดิกล เสิรมวิริยะกุล. (2553). *การเพิ่มค่าเสียหายในเชิงลงโทษเพื่อละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์*. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม.
- ดวงใจ สันธะสังข์. (2550). *ระบบความรับผิดในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ตุลยา ชันธะวงษ์. (2546). *ความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศต่อคนโดยสารภายใต้กฎหมายไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทศพร ลิ้มพิงธรรม. (2559). *มาตรการทางกฎหมายในการจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน*. *บทบัญญัติ*, 72(3), 28-43.
- ธนพล พุฒสกุล. (2559). *มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินแบบเช่าเหมาลำ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธรรมนิติ์ สมันตกุล. (2558). *ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive damages)*. สืบค้นจาก <http://web.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=253>.

- ปริญญารวัน ชมเสวก. (2550). *ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีละเมิด*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ไพฑิต เอกจริยกร. (2546). *คำอธิบายกฎหมายจำคุกแรงงาน จำคุกของ รับชน* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ไพฑิต เอกจริยกร และนิรัตน์ พุกกาญจนานนท์. (2543). *กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- พรเพชร วิชิตชลชัย และจรัญ ภักดีธนากุล. (2558). *กฎหมายเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่น ในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ไพจิตร บุญญพันธ์. (2548). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด*. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.
- ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วย ความผิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ. (2552). *วารสารจุลนิติ*, 6(2), 44.
- รุจิระ บุนนาค. (2561). *ค่าเสียหายเชิงลงโทษ*. สืบค้นจาก <http://www.marutbunnag.com/article/568/>.
- โรแบร์ต แลงการ์ด. (2491). *ประวัติศาสตร์ไทย (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม 2* (พิมพ์ครั้งที่ 3). พระนคร: มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง.
- ศรัณยา สี่มา. (2561). *ค่าเสียหายเชิงลงโทษ*. สืบค้นจาก <https://library.parliament.go.th/sites/default/files/assets/files/works/academic%20office/radio%20scripts/pdf/2561-03/NALT-radioscript-rr2561-mar6.pdf>.
- ศักดิ์ดา ธนิตกุล. (2552). *การนำหลักความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กฎหมายไทย*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศุภนันทกรณ์ โสทธิพันธ์. (2552). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควรรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- สันติ สาทิพย์พงษ์. (2540). *ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบบอร์ชอเกี่ยวกับการรับชน ลินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุดารัตน์ ตรีเทพ. (2560). ผลกระทบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล 1999 (การรับชนทาง อากาศระหว่างประเทศ). *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 12(15), 53-74.

- สมชาย พิพุทธวัฒน์. (2543). *คำบรรยายกฎหมายเดินอากาศ*. กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม.
- สมชนก เทียมเทียบรัตน์. (2550). *ความปลอดภัยทางการบินเบื้องต้น: ความปลอดภัยทางการบินในเชิงเศรษฐศาสตร์และการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ*. กรุงเทพฯ: ทิพย์วิสุทธิ.
- อาจารย์ ตราชุกุล. (2559). *ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Abeyratne, R. I. R. (1996). *Legal and regulatory issues in international aviation*. U.S.A.: Transnational.
- Aripfan.com. (2021). *Samsung galaxy note 7*. Retrieved from <http://www.aripfan.com/faa-cancel-samsung-galaxy-note-7/>.
- Hurd, S. N., & Zollers, F. E. (1994). State punitive damages statutes: A proposed alternative. *Journal of Legislation*, 20, 191-212.
- Phone Arena.com. (2021). *Phone news, reviews and specs*. Retrieved from <http://www.phonearena.com/news/Report-Samsungs-aggressive-battery-design-led-to-the-Galaxy-Note-7-explosions-id88617>.
- Thai Publica. (2558). *ปม ICAO ให้ไทยสอบตกกรณีขนส่งสินค้าอันตราย ช้องโหว่หน่วยตรวจสอบไม่มีคู่มือปฏิบัติ-กฎระเบียบที่สอดคล้องกับสากล*. สืบค้นจาก <http://thaipublica.org/2015/06/icao-4/>.





พระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

พ.ศ. ๒๕๕๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘
เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ
ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๘”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“การรับขนทางอากาศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศ
โดยอากาศยาน

“การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ
หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขต

ของประเทศเดียวกัน แต่ไม่รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา ๔ วรรคสอง และวรรคสาม

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งยอมรับให้เดินทางไปกับอากาศยานที่มีใช้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

“สัมภาระ” หมายความว่า สัมภาระลงทะเลเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน

“สัมภาระลงทะเลเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระ

“สัมภาระไม่ลงทะเลเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเลเบียน

“ของ” หมายความว่า สิ่งหามทรัพย์ที่ผู้ตราส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศ

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน

“ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง

“ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของตามสัญญารับขนทางอากาศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศใบรับของ หรือในบันทึกซึ่งปรากฏข้อมูลโดยวิธีอื่นในกรณีที่ไม่มีกรออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของแล้วแต่กรณี

“ลูกจ้าง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้างหรือไม่ก็ตาม

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อสินจ้างรางวัลรวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบกรรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวแต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้มิใช่บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

มาตรา ๖ ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักร ต้องจัดให้มีการประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกรมการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสาม ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้ดำเนินการรับขนทางอากาศสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักร จนกว่าผู้ขนส่งนั้นจะได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

มาตรา ๗ เกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

มาตรา ๙ ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้

(๑) ข้อความแสดงถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง

(๒) ข้อความแสดงถึงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง วิธีอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการในวรรคหนึ่งอาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนได้ ถ้ามีการใช้วิธีอื่น ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่ให้แก่คนโดยสาร

ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเลเป็นแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร

ให้มีการแสดงข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าอาจมีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กรณีสัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน

การไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเป็นถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเลเป็นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง เว้นแต่ความเสียหายที่เป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งสัมภาระลงทะเลเป็นนั่นเอง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระไม่ลงทะเลเป็น รวมถึงสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายของสัมภาระลงทะเลเป็น หรือถ้าสัมภาระลงทะเลเป็นยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระลงทะเลเป็นนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารขอที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๑๒ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๓ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ

ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเล็กน้อย หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสาร ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติทั้งปวงว่าด้วยความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๔ ในกรณีที่ค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ มีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ตามมาตรา ๑๓

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ ในมูลค่าส่วนที่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน หากพิสูจน์ได้ว่า

(๑) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเล็กน้อย หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ

(๒) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเล็กน้อย หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

มาตรา ๑๕ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสารตามมาตรา ๑๒ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสี่พันหกร้อยเก้าสิบสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน

มาตรา ๑๖ ในการรับขนคนโดยสารที่มีสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงหนึ่งพันหนึ่งร้อยสามสิบเอ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ในกรณีที่ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่คนโดยสารได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าว เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียน ณ ถิ่นปลายทาง

มาตรา ๑๗ บทบัญญัติมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน

มาตรา ๑๘ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๑๔ มาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช่บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้ว โจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๔ มาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๙ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า

การจ่ายเงินล่วงหน้าตามวรรคหนึ่ง ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น

ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหายหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

มาตรา ๒๒ การที่ผู้มิสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๙ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่มีผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่มีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง คนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น จะฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งทอดที่ได้ดำเนินการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือกรณีล่าช้าขึ้นเกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทอดแรกได้ตกลงรับผิดชอบตลอดการเดินทางโดยชัดแจ้งแล้ว

ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระ คนโดยสารย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกและผู้ขนส่งทอดสุดท้าย รวมทั้งอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่สัมภาระล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร

หมวด ๒ การรับขนของ

มาตรา ๒๔ ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ

วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้ และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง

มาตรา ๒๕ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ต้องมีรายการอย่างน้อยตามมาตรา ๙ วรรคหนึ่ง รวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าและของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารแสดงถึงสภาพแห่งของได้

ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ ภาระผูกพัน หรือความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๗ ให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ ดังต่อไปนี้

(๑) ฉบับที่หนึ่ง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้

(๒) ฉบับที่สอง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้

(๓) ฉบับที่สาม ให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งไว้ภายหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้ว

การลงลายมือชื่อของผู้ตราส่งและผู้ขนส่งอาจใช้วิธีการพิมพ์หรือประทับตราแทนก็ได้

ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่มีการรับขนของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

(๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน

(๒) เมื่อมีการใช้วิธีอื่นแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน

มาตรา ๒๙ การไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ หรือมาตรา ๒๘ ไม่กระทบต่อการมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๐ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

ผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่ง สำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้

ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผนความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

มาตรา ๓๑ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญาการรับขน และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น

ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุ รวมถึงข้อความเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อแห่งของ เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ส่วนข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวข้องกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของ ไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นแล้วต่อหน้าผู้ตราส่ง และได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่ระบุเกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

มาตรา ๓๒ เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญารับขนทางอากาศแล้ว ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ ดังต่อไปนี้

- (๑) ถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือท่าอากาศยานปลายทาง
- (๒) ให้จัดการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ที่อากาศยานลง
- (๓) ให้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่มีชื่อผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทาง
- (๔) ให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง

ผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช้สิทธิจัดการกับของตามวรรคหนึ่งในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการที่ตนได้ใช้สิทธินั้น

ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน

ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง โดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศฉบับที่มอบให้แก่ผู้ตราส่งหรือใบรับของที่มอบให้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้น แต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง

สิทธิของผู้ตราส่งตามวรรคหนึ่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามมาตรา ๓๓ แต่ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่อาจติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิจัดการกับของนั้นอีก

มาตรา ๓๓ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิตามมาตรา ๓๒ ไปแล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน

ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๓๔ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่มีตามมาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๓ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ และมาตรา ๓๔ ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมาจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

ความในมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ และมาตรา ๓๔ จะปฏิบัติให้แตกต่างออกไปได้ต่อเมื่อกำหนดไว้ชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

มาตรา ๓๖ ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรทางการตำรวจ หรือของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารเช่นนั้นขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือเอกสารตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๓๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (๑) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั่นเอง
- (๒) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (๓) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ
- (๔) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน

การรับขนทางอากาศตามมาตรา นี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่

(๑) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

(๒) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทาง หรือบางส่วนเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่า การขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๘ ให้นำความในมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับแก่ความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของโดยอนุโลม

มาตรา ๓๙ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้น สูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า น้ำหนักที่จะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คือน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี

ถ้าการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้าแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้นมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่บันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง ให้ใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเดียว หรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

มาตรา ๔๑ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๓๙ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมนศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีพร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุ

ที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้ว โจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๙

มาตรา ๔๒ ข้อกำหนดใดๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนของ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำ ภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์ จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นนั้น

มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการหักทวง ย่อมเป็นพยานหลักฐาน เบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึก โดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจาก ที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวัน นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่หักทวงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๔๕ ในกรณีที่การรับขนของดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียว โดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และ ให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้ การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่ง ที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้อง ผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่ของล่าช้า เกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

หมวด ๓
การรับขนร่วมกัน

มาตรา ๔๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๗ วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

หมวด ๔
การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

มาตรา ๔๗ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ใช้ผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่งตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทางของการขนส่งแต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีการให้อำนาจเช่นนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๔๘ ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทาง การรับขนตามมาตรา ๔๗ ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้

มาตรา ๔๙ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

ในกรณีที่การรับขนดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน เป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย แต่การกระทำหรือละเว้นการกระทำเช่นนั้นไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ความตกลงพิเศษที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ การละสิทธิหรือข้อต่อสู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามมาตรา ๑๖ และมาตรา ๓๙ ย่อมไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

มาตรา ๕๐ การหักทวงที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือคำสั่งที่จะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่คำสั่งตามมาตรา ๓๒ จะมีผลต่อเมื่อได้แจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาแล้วเท่านั้น

มาตรา ๕๑ ในการรับขนส่งซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้บังคับกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๕๒ ในการรับขนส่งซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดสำหรับบุคคลนั้น

มาตรา ๕๓ ข้อกำหนดใดๆ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในหมวดนี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งหมวดนี้

หมวด ๕

การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

มาตรา ๕๔ การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้อเฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕๕ สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๖

การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

มาตรา ๕๗ ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม

มาตรา ๕๘ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๕๙ คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปจนแล้วเสร็จโดยถือว่าคดียุติแล้ว

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าว มาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้





พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๕๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘
เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ
หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ

มาตรา ๕ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(๑) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เข้าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมาด้วย

(๒) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย

“ทำอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ

“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ

“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการรับแจ้งรับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น

“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา ๓๘ และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้อำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

มาตรา ๗ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

- (๑) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ
- (๒) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ห้ามใช้ หรือ
- (๓) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในครอบครอง

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจปรับค่าปรับในอัตราชั้นสูงจากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้ว ให้คดีเลิกกัน

มาตรา ๙ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (๑) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ
- (๒) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือ
- (๓) ใช้วาจาลามกหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น

มาตรา ๑๒ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น
- (๒) ทำให้เสียทรัพย์
- (๓) ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ
- (๔) กระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน

มาตรา ๑๓ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ
- (๒) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจ โดยการขู่ข่มขู่ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด

มาตรา ๑๔ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการ หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปี ถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา ๑๗ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๑๘ ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(๒) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(๓) วางหรือกระทำด้วยประการใด ๆ เพื่อให้มีการวางในอากาศยานในระหว่างบริการซึ่งวัสดุหรือสิ่งใด ๆ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

มาตรา ๑๙ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

(๒) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่ออากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของอากาศยาน หรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยานซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ

(๓) ทำให้การให้บริการของอากาศยานหยุดชะงัก

มาตรา ๒๐ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา ๒๑ ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

มาตรา ๒๒ ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๒๓ ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ

มาตรา ๒๔ ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

มาตรา ๒๕ ผู้ใดเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น

หมวด ๒

อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน
และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

มาตรา ๒๖ ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน หรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการ หรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นความผิดอาญา
- (๒) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ
- (๓) เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ได้

มาตรา ๒๗ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง

ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น

มาตรา ๒๙ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี

(๒) เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้

(๓) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ

(๔) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ยอมรับตัวไว้

ในกรณีตาม (๔) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ ต่อไปได้จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว

มาตรา ๓๐ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(๒) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๓๑ ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา ๓๐ (๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย

มาตรา ๓๒ การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา ๓๐ (๒) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด

มาตรา ๓๓ การแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๓๑ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตามมาตรา ๒๖ หรือนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานหรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา ๓๐ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

มาตรา ๓๔ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๐ โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้งความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย

มาตรา ๓๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน

เพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัวบุคคลนั้นลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ร่วมกันกำหนด

(๒) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๐๖

(๓) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่มีความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(๔) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ หรือมาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้อำนาจหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

ในกรณีที่ไปไม่เป็นไปตาม (๑) หรือ (๒) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มี การขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานควบคุมตัว บุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มี สิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

มาตรา ๓๗ ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ย่อมไม่ก่อให้เกิด ความรับผิดทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ

มาตรา ๓๘ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน ของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้ง เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการ ตำรวจแห่งชาติ

ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใดตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา ๓๙ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา ๔๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๔๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๓๘ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน

บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

หมวด ๓

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๔๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕ ต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร

มาตรา ๔๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าอากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักร เป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด

อากาศยานในระหว่างการบินตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง

มาตรา ๔๔ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ วรรคสอง มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศ นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(๑) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ

(๒) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมิได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา ๔๕ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ณ ท่าอากาศยาน ที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมิได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา ๔๖ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่ต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๘ บรรดาการส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ จนกว่าจะเสร็จสิ้น

มาตรา ๔๙ ในระหว่างที่ยังมิได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกขั้นสูงตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ตลอดจนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๙

เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศกำหนดให้แบตเตอรี่ลิเทียมเป็นวัตถุและสารซึ่งในระหว่างการเดินทางทางอากาศอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน ฉะนั้น การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยานจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือได้ปฏิบัติตาม ข้อ ๔ (๔) ของกฎกระทรวงกำหนดวัตถุอันตรายและสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๙” ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๒ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๙”

ข้อ ๓ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันที่ประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๔ ในประกาศนี้

“แบตเตอรี่ลิเทียม” หมายความว่า แบตเตอรี่ลิเทียม ทั้งแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium Ion Batteries) ซึ่งสามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้ และแบตเตอรี่ลิเทียมเมทัล (Lithium Metal Batteries) ที่ไม่สามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้

“แบตเตอรี่ลิเทียมสำรอง” หมายความว่า แบตเตอรี่ลิเทียมที่ไม่ได้ติดตั้งอยู่ในตัวอุปกรณ์หรือแบตเตอรี่ลิเทียมที่แยกนำขึ้นบนอากาศยานต่างหากสำหรับการสำรองใช้งานเมื่อแบตเตอรี่ที่ติดตั้งอยู่ในตัวอุปกรณ์อ่อนกำลัง และให้หมายความรวมถึง ที่อัดประจุพลังงานไฟฟ้าแบตเตอรี่แบบพกพา (Power bank) ซึ่งมีแบตเตอรี่ลิเทียมในตัวที่ใช้สำหรับอัดประจุพลังงานไฟฟ้าแบตเตอรี่ที่อยู่ในตัวอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ

“ข้อกำหนดทางเทคนิค” (Technical Instructions) หมายความว่า ข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศอย่างปลอดภัย (ICAO DOC 9284) ที่ออกเป็นช่วงระยะเวลาตามวิธีการที่คณะกรรมการแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด และให้การรับรอง

ข้อ ๕ ห้ามมิให้ผู้ใดพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกั้อากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกั้อากาศยาน เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตาม ข้อ ๖ ข้อ ๗ ข้อ ๘ และ ข้อ ๙

แบตเตอรี่ลิเทียมที่ไม่ระบุพลังงานไฟฟ้า วัตต์ – ชั่วโมง (Watt – Hour : WH) หรือขนาดบรรจุของลิเทียม (Lithium Content : LC) หรือระบุไม่ชัดเจน ห้ามมิให้พาไปกั้อากาศยาน ไม่ว่าจะใส่ในสัมภาระติดตัวหรือสัมภาระลงทะเบียนก็ตาม

ข้อ ๖ คนโดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยานได้ โดยไม่ถือว่าเป็นวัตถุอันตรายซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยนำติดตัวหรือใส่ไว้ในสัมภาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

พลังงานไฟฟ้าของ แบตเตอรี่ลิเทียม (วัตต์-ชั่วโมง (Wh)) หรือขนาดบรรจุของ ลิเทียม (Lithium content (LC)) (g)	ตัวอย่างอุปกรณ์	ลักษณะ (Configuration)	สัมภาระติดตัว (Hand/ Carry on baggage)	สัมภาระ ลงทะเบียน (Checked baggage)
≤ 100 Wh หรือ ≤ 2 g (LC)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเทียม (Lithium Ion Cell) ขนาดเล็ก เช่น แบตเตอรี่สำหรับโทรศัพท์ มือถือ กล้องถ่ายรูป นาฬิกา เครื่องเล่นเพลงแบบพกพา คอมพิวเตอร์แบบพกพา (Laptop) เป็นต้น	ในตัวอุปกรณ์ (In equipment)	ได้	ได้ (ยกเว้น บุหรี่ไฟฟ้า และเครื่องทำ ไอระเหย)
		สำรอง (Spares)	ได้ (เมื่อมีการป้องกันการ เสียหายและลัดวงจร)	ไม่ได้
> 100 ถึง ≤ 160 หรือ 2 g (LC) ≤ 8 g (LC) (โดยการรับรองจาก ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) (The Approval Of Operator As Required)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเทียม (Lithium Ion Cell) ขนาดกลาง รวมถึงแบตเตอรี่ที่มีการขยาย อายุการใช้งานสำหรับคอมพิวเตอร์ แบบพกพา (Laptop) และแบตเตอรี่ สำหรับการใช้งานของผู้มีอาชีพ สาขาอุตสาหกรรม เป็นต้น	ในตัวอุปกรณ์ (In equipment)	ได้	ได้
		สำรอง (Spares)	ได้ (ไม่เกิน 2 ชิ้น) (เมื่อมีการป้องกันการ เสียหายและลัดวงจร)	ไม่ได้
> 160 Wh หรือ > 8 g (LC) (โดยการรับรองจาก ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) (The Approval Of Operator As Required)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเทียม (Lithium Ion Cell) ขนาดใหญ่ สำหรับอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรม และอาจใช้ในยานพาหนะ ไฟฟ้าและไฮบริด อุปกรณ์ เคลื่อนที่ที่สูดเตอร์	- ห้ามมิให้พาไปกับอากาศยาน แต่ต้องส่งไปในลักษณะสินค้า (cargo) โดยสอดคล้องตามที่ข้อกำหนดทางเทคนิคกำหนด ไว้เท่านั้น - ข้อยกเว้น : แบตเตอรี่ลิเทียมไอออนสำหรับรถวีลแชร์ หรือ อุปกรณ์ช่วยเหลือที่ซึ่งคล้ายคลึงกัน ซึ่งผู้โดยสารที่มีข้อจำกัด ด้านการเคลื่อนไหวจำเป็นต้องใช้ เนื่องจากปัญหาด้าน สุขภาพ อายุ หรือปัญหาชั่วคราว เช่น ขาหัก สามารถพาไปกับ อากาศยานได้ แต่ขนาดพลังงานไฟฟ้าต้องไม่เกิน 300 watt hours (Wh) หรือ 25 g (LC) สำหรับแบตเตอรี่ชนิดเดียว หรือ แบตเตอรี่ 2 ชิ้น ต้องไม่เกิน 160 Wh หรือ 13.5 g (LC) ต่อชิ้น ทั้งนี้ คนโดยสารจะต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทราบล่วงหน้าในขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง และผู้ดำเนินการเดิน อากาศต้องพาไปกับอากาศยานโดยจัดเก็บไว้ในห้องโดยสาร และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย		

หมายเหตุ :

วิธีแปลงหน่วย : - แอมป์แปร์-ชั่วโมง (Ah) = $\frac{\text{วัตต์-ชั่วโมง (Wh)}}{\text{โวลต์ (V)}}$

- มิลลิแอมป์แปร์-ชั่วโมง (mAh) = $\frac{\text{วัตต์-ชั่วโมง (Wh)} \times 1000}{\text{โวลต์ (V)}}$

ข้อ ๗ คนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือจะพาอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ (Medical Devices) ที่มีแบตเตอรี่ลิเธียมติดตั้งอยู่ในตัวอุปกรณ์ เช่น คอมพิวเตอร์ แล็ปท็อป กล้องถ่ายรูป โทรศัพท์มือถือ ไปกับอากาศยานได้ตามจำนวนที่จำเป็นเฉพาะเพื่อใช้ในการส่วนตัวซึ่งไม่ใช่เพื่อการค้าเท่านั้น

ข้อ ๘ การพาแบตเตอรี่ลิเธียมสำรองไปกับอากาศยานโดยใส่ไว้ในสัมภาระติดตัว คนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือจะต้องทำการป้องกันขั้วของแบตเตอรี่ลิเธียมสำรองทุกชิ้นจากเหตุไฟฟ้าลัดวงจร เพื่อให้มั่นใจได้ว่าอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่เปิดการทำงานขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ ในวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

- (๑) บรรจุไว้ในหีบห่อบรรจุเดิมจากผู้ผลิต หรือ
- (๒) ใช้แผ่นเทปปิดบนขั้วแบตเตอรี่ หรือ
- (๓) บรรจุแต่ละชิ้นแยกกันในถุงพลาสติก (หรือถุงป้องกัน)

ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และอากาศยานส่วนบุคคลต้องกำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม ข้อ ๖ ข้อ ๗ และ ข้อ ๘ แล้ว

ข้อ ๑๐ การส่งหรือพาแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยานขนส่งคนโดยสาร (Passenger Aircraft) หรืออากาศยานขนส่งสินค้า (Freighter/Cargo Aircraft) ในลักษณะสินค้า (Cargo) ตามหมายเลขสหประชาชาติ ซึ่งข้อกำหนดทางเทคนิคไม่ได้กำหนดห้ามไว้ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายจุฬา สุขมานพ)

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน รักษาการแทน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นายพนธธรณ์ อนันตกุล

อีเมล

kthelawer@gmail.com

ประวัติการศึกษา

- ปี 2544 ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
- ปี 2535 มัธยมศึกษา โรงเรียนสาธิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร ฝ่ายมัธยม

ประสบการณ์การทำงาน

- ปี 2548-2563 เจ้าหน้าที่นรชาญ แผนกกฎหมาย
บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
- ปี 2545-2546 ผู้ช่วยนายความ บริษัท สำนักกฎหมาย นพดล
และไชศรี จำกัด