

แนวทางการตีความ คำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร ในการรับขน
ระหว่างประเทศทางอากาศ

นางสาวเกตุกัญญา อารังสิริภาคย์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)

are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The Interpretation of the Term “Accident” under Carrier’s Liability for Passengers in
Case of International Carriage by Air

Miss Kerdkunya Thamrongsiripak



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2015

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการตีความ คำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิด ของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร ในการรับขนระหว่างประเทศ ทางอากาศ
โดย	นางสาวเกดกัญญา อารังสิริภาคย์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศรทูล สันติวาสะ
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	อาจารย์ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์
.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุผานิต เกิดสมเกียรติ)
.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศรทูล สันติวาสะ)
.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก)
.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อาจารย์ สมชาย พิพัธวัฒน์)

เกิดกันยา อารังสิริภาคย์ : แนวทางการตีความ คำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร ในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (The Interpretation of the Term “Accident” under Carrier’s Liability for Passengers in Case of International Carriage by Air) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ดร. ศารทูล สันติวาสะ, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม: อ. ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, 217 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาแนวทางในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บในระหว่างการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เนื่องจาก “อุบัติเหตุ” ถือเป็นองค์ประกอบที่กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาฯ แต่กลับไม่มีการบัญญัติคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่ามีความหมายอย่างไร กรณีจึงก่อให้เกิดปัญหาความไม่แน่นอนของกฎหมาย เพราะศาลของรัฐภาคีอนุสัญญาแต่ละรัฐต่างก็ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างเอกเทศตามอำนาจอธิปไตยของตน ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งผู้ขนส่งทางอากาศและคนโดยสาร ตลอดจนความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์รับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ปัญหาความไม่ชัดเจนดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อให้ผู้ขนส่งทางอากาศและคนโดยสารเข้าใจสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของตน ประการสำคัญที่สุดคือเพื่อสร้างแนวทางตีความที่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันต่อไป

จากการศึกษาพบว่า เพื่อที่จะหาความหมายที่แท้จริงของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้น ควรตีความโดยใช้หลักเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ข้อ 31 และ ข้อ 32 โดยการพิจารณาจากบทบัญญัติ บริบทในอนุสัญญา เอกสารงานเตรียมร่างอนุสัญญาฯ ตลอดจนคำพิพากษาของศาลภายในรัฐภาคี ซึ่งได้ให้หลักเกณฑ์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการตีความความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ในกรณีของประเทศไทยนั้น ควรตีความโดยมุ่งถ้อยคำอันเป็นถ้อยคำทางเทคนิคตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และ ตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยพิจารณาจากตัวบท บริบท เอกสารงานเตรียมร่างของอนุสัญญาฯ รายงานการประชุมการยกร่างพระราชบัญญัติฯ และค้นหาความหมายซึ่งอาจศึกษาได้จากคำพิพากษาของศาลต่างประเทศอันทรงคุณค่า

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาร่วม

5585959834 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: ACCIDENT / AIR CARRIER LIABILITY

KERDKUNYA THAMRONGSIRIPAK: The Interpretation of the Term “Accident” under Carrier’s Liability for Passengers in Case of International Carriage by Air. ADVISOR: ASST. PROF. SARATOON SANTIVASA, Ph.D., CO-ADVISOR: PRASERT POMPONGSUK, 217 pp.

The objective of this thesis is to illustrate on the interpretation guideline of the term “accident” under carrier’s liability for passengers in case of international carriage by air. The term “accident” stipulated in Article 17 of the Convention for the Unification of Certain Rules or Montreal Convention 1999 is the core requirement to liability of carrier for passenger death and injury. However, the convention did not provide clear definition regarding this term. Inconsistency of the law has emerged, since every court of the signatory State has a different jurisdiction and interpret the term individually. This might cause confusion in the international air transport community, which will impact to both air carriers and passengers, and eventually leading to an inconsistent uniformity of the rules on international aviation. Due to the lack of an unequivocal term issue, it is necessary to study on the interpretation guideline of the term “accident” in order for the carriers and passengers to understand their right duty and liability, most importantly is to achieve a uniform interpretation, which is the purpose of the Convention.

The study renders that the term “accident” should be observed and interpreted in accordance with the interpretation of treaties rules provided by Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 Articles 31 and 32, in respect of textual basis, context and preparatory work, including considering the interpreted cases by signatory States.

It is worth mentioning that in case of Thailand, the term “accident” of section 10 International Carriage by Air Act B.E. 2558, should be interpreted as a technical term in the light of Montreal Convention 1999 and International Carriage by Air Act B.E. 2558 purpose. Also, it shall be construed together with the text, context, and preparatory work of both Montreal Convention and International Carriage by Air Act B.E. 2558. And determine the proper definition of the term by studying valuable interpreted cases by signatory States.

Field of Study: Laws

Academic Year: 2015

Student's Signature

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้เขียนต้องขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศารทูล สันติवासะ และอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าของท่านเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ทั้งยังเป็นผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ให้ความกรุณาตรวจทาน แก้ไขความถูกต้อง ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นซึ่งล้วนเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ ยิ่งกว่านั้นท่านยังให้ความเมตตาและข้อคิดอันมีค่าต่อชีวิตการทำงานของผู้เขียนอีกด้วย

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์สุวานิต เกิดสมเกียรติ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์สมชาย พิพุทธวัฒน์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้ชี้แนะแนวทาง รวมทั้งให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอขอบคุณพี่สาธิต ที่กรุณาให้คำปรึกษา ข้อคิดเห็น และความรู้เชิงปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ขอขอบคุณสำหรับตำราภาษาต่างประเทศและแหล่งข้อมูลในการค้นคว้า ตลอดจนกำลังใจและความช่วยเหลือที่มีให้ผู้เขียนเสมอมา

เหนือสิ่งอื่นใด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณนางปัทมา ธิราชเกื้อกุล ผู้เป็นมารดา แบบอย่างในการใช้ชีวิตและบุคคลที่รักยิ่งของผู้เขียน ผู้ให้โอกาสผู้เขียนในการศึกษาเล่าเรียน ตลอดจนกำลังใจที่ทำให้ผู้เขียนฟันฝ่าอุปสรรคต่างๆ ขอกราบขอบพระคุณบิดาและพี่สาวสำหรับกำลังใจ ขอขอบคุณน้องสาวที่คอยให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับระบบ E-THESIS เรื่อยมา

ท้ายสุดนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ปรากฏคุณค่าและประโยชน์ในทางวิชาการอยู่บ้าง ผู้เขียนขอขอบคุณความดีทั้งหลายแต่บุคคลข้างต้นทุกท่านที่กล่าวถึง แต่หากปรากฏข้อบกพร่องแต่ประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	4
1.3 สมมติฐานการศึกษา.....	4
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	5
1.5 วิธีการศึกษา.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา.....	5
บทที่ 2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศต่อคนโดยสารระหว่างประเทศกรณีอุบัติเหตุเป็นเหตุ ให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ.....	6
2.1 ระบบความรับผิดชอบทั่วไป	7
2.2 ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อคนโดยสาร.....	26
2.3 องค์ประกอบความรับผิดชอบผู้ขนส่งทางอากาศกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับ บาดเจ็บแก่ร่างกายในกรณีอุบัติเหตุ.....	37
2.3.1 อุบัติเหตุ	38
2.3.2 เป็นเหตุให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ	40
บทที่ 3 การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในการรับขน ระหว่างประเทศทางอากาศ	44
3.1 กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969.....	45

3.1.1 หลักการตีความตามหลักสุจริต	51
3.1.2 หลักการตีความตามความหมายธรรมดา	51
3.1.3 หลักการตีความโดยคำนึงถึงบริบท.....	54
3.1.4 หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา.....	55
3.1.5 หลักการตีความตามความตกลงภายหลังการทำสนธิสัญญาระหว่างรัฐภาคี	56
3.1.6 หลักการตีความโดยพิจารณาถึงแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐ.....	56
3.1.7 หลักการตีความโดยพิจารณาจากเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่ง ใช้ในการสัมพันธ์ระหว่างภาคีแห่งสนธิสัญญา.....	58
3.1.8 หลักการตีความตามความหมายพิเศษ.....	59
3.1.9 หลักการพิจารณาข้อวิธีที่ใช้ประกอบการตีความ	60
3.2 กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศกับการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ”	62
3.2.1 ความหมายธรรมดา	63
3.2.2 หลักการตีความตามความหมายพิเศษ.....	69
3.2.3 บริบทและวัตถุประสงค์.....	72
3.2.4 การตีความโดยพิจารณางานเตรียมร่างอนุสัญญา.....	80
3.2.5 แนวทางปฏิบัติภายหลังและการตีความของรัฐภาคี.....	99
3.3 คำพิพากษาของศาลรัฐภาคีต่างๆในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรี ออล ค.ศ. 1999.....	101
3.3.1 สหรัฐอเมริกา.....	102
3.3.2 ประเทศอังกฤษ	118
3.3.3 ประเทศออสเตรเลีย.....	123
3.3.4 ประเทศแคนาดา	128
3.3.5 ประเทศฝรั่งเศส.....	130

3.4 วิเคราะห์เหตุการณ์ตัวอย่างที่ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” และไม่เป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบท มาตรา 17.....	149
3.4.1 ภัยอันตรายจากการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของอากาศยาน	150
3.4.2 กรณีสัมภาระตกลงมาจากช่องเก็บสัมภาระ	151
3.4.3 ความตายหรือความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นจากสิ่งของคนโดยสารลักลอบนำ สิ่งของที่เป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน	152
3.4.4 การชนกับสัตว์ปีกหรือวัตถุลอยได้อื่นๆ.....	153
3.4.5 ทกั้ม-สะดุดล้มในเครื่องบิน.....	155
3.4.6 กรณีความบาดเจ็บหรือความตายเกิดจากการบริการอาหารและเครื่องดื่ม	156
3.4.7 กรณีคนโดยสารแพ้สารเคมีที่ใช้ในการกำจัดแมลงภายในห้องโดยสาร.....	158
3.4.8 กรณีความแปรปรวนของสภาพอากาศ.....	159
3.4.9 กรณีความบาดเจ็บหรือความตายของคนโดยสารที่เกิดขึ้นระหว่างการอพยพฉุกเฉิน	160
3.4.10 กรณีความตายหรือความบาดเจ็บที่เกิดจากการขึ้นเครื่องบินหรือปฏิเสธการลง จากเครื่องบินที่จุดแวะพักโดยขัดคำสั่งแนะนำของแพทย์หรือลูกเรือของสายการบิน ...	161
3.4.11 การกระทำของคนโดยสารต่อคนโดยสาร.....	162
3.4.12 กรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของอากาศยาน.....	164
บทที่ 4 การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามหลักการประเทศไทยกับเกณฑ์การตีความสนธิสัญญา ตามกฎหมายระหว่างประเทศ	168
4.1 ความเป็นมาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ฉบับที่	169
4.1.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.	169
4.1.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ..	174
4.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารกรณีอุบัติเหตุเป็นเหตุให้คนโดยสารถึงแก่ ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ	182

4.1.4 ความเป็นมาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่..) พ.ศ.	182
4.2 ความแตกต่างระหว่างกฎเกณฑ์การตีความกฎหมายภายในกับกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ	186
4.3 การปรับใช้กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศในประเทศไทย ..	188
4.4 แนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	192
4.4.1 แนวทางการตีความพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.....	192
4.4.2 แนวทางการตีความร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	204
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	210
รายการอ้างอิง	214
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	217

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งในปัจจุบันนี้มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งก่อให้เกิดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและปริมาณการค้าทั้งภายในและต่างประเทศ โดยในประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งให้สามารถเดินทางได้สะดวก เพื่อให้การค้าภายในและระหว่างประเทศได้ดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก และรวดเร็วมากขึ้น โดยการรับขนทางอากาศนั้น มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจและสังคมของโลก โดยเฉพาะในภาวะที่ประเทศต่าง ๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้น เพราะการรับขนประเภทนี้มีความสะดวกสบายและประหยัดเวลามากกว่าการรับขนทางอื่นโดยเฉพาะระยะทางไกล ซึ่งแม้ว่าการรับขนทางอากาศในปัจจุบันนี้จะมีความปลอดภัยมากกว่าในอดีตซึ่งเห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุที่น้อยมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะรุนแรงก่อให้เกิดความทุกข์ทรมานทางร่างกายของผู้โดยสาร และในบางกรณีถึงขั้นเสียชีวิต แม้กฎหมายอากาศระหว่างประเทศจะมีพัฒนาการมารวมกว่าร้อยปีแล้ว บางเรื่องมีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจน แต่บางเรื่องก็ยังจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกันไป

อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) เป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยกฎเกณฑ์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรก นักกฎหมายหลายท่านจะนึกถึงอนุสัญญาวอร์ซอเป็นอันดับแรกเมื่อกล่าวถึงกฎหมายอากาศ อนุสัญญาฉบับนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยอนุสัญญาและพิธีสารฉบับต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 6 ฉบับ ตราสารทั้งหมดเรียกว่า “ระบบวอร์ซอ” ปัญหาประการสำคัญของระบบวอร์ซอคือ การจำกัดความรับผิด โดยเฉพาะในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย ชีวิตคนหนึ่งคนควรจะมีราคาเท่าใดเป็นคำถามที่ยากจะตอบ ประเด็นปัญหานี้จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมระบบวอร์ซออยู่ตลอดเวลา และทำให้ระบบวอร์ซอมีตราสารเข้ามาเกี่ยวข้องหลายฉบับ จนในที่สุดก็ถึงคราวที่ต้อง

รวบรวมตราสารทั้งหมดเข้าด้วยกันเป็นอนุสัญญาเพียงฉบับเดียว ซึ่งก็คืออนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศค.ศ. 1999 หรือ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นการประมวลกฎเกณฑ์และทางปฏิบัติในระบบบอร์ชอมาอยู่ในอนุสัญญาเพียงฉบับเดียว ซึ่งมีลักษณะที่อาจเรียกได้ว่าคล้ายคลึงกับตัวบทรวบรวม (Consolidated Text) ทำให้อนุสัญญาดังกล่าวมิได้มีหลักการใหม่แต่ประการใด เป็นเพียงการปรับปรุงถ้อยคำเพื่อความเหมาะสมเท่านั้น ในประเด็นของระบอบความรับผิดชอบซึ่งเป็นปัจจัยให้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมระบบบอร์ชอตลอดเวลานั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้วางระบอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่างจากระบบบอร์ชอนัก คงมีแต่ความรับผิดชอบกรณีคนโดยสารเท่านั้นที่ได้ยอมรับทางปฏิบัติของระบอบความรับผิดชอบ 2 ชั้นเข้ามาอยู่ในสนธิสัญญาอย่างเป็นทางการ อย่างไรก็ตามก็ยังมีได้มีการบัญญัติคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นองค์ประกอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ ตามข้อ 17 วรรค 1 ว่ามีความหมายกว้างหรือแคบ หรือมีขอบเขตถึงเพียงใด ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการตีความของศาลประเทศภาคีอนุสัญญา ว่ากรณีใดจึงจะอยู่ในขอบเขตของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งในกรณีดังกล่าวได้มีนักวิชาการซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิทั้งประเทศเยอรมัน ประเทศฝรั่งเศส และสาธารณรัฐอเมริกา รวมถึงคำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศที่ได้พยายามตีความและให้คำจำกัดความคำดังกล่าวทั้งในความหมายเชิงกว้าง และความหมายเชิงแคบ ยกตัวอย่างเช่น คดี Air France V. Saks คดี Olympics Airways V. Dr. Hansen คดี Fulop v. Malev เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าวก็ยังเป็นข้อถกเถียงและไม่มีการให้คำนิยามที่แน่นอน ซึ่งเป็นปัญหาสำหรับศาลที่จะต้องแก้ไขและวินิจฉัยต่อไป

สำหรับประเทศไทยนั้น จนกระทั่งถึงปัจจุบัน ประเทศไทยไม่เคยเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศฉบับใด ทั้งนี้หากพิจารณาอย่างผิวเผิน ประเทศไทยย่อมไม่มีพันธผูกพันที่จะต้องตีความหรือตัดสินคดีตามอนุสัญญาเหล่านั้น อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเห็นถึงความสำคัญของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และมีการเร่งดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อให้ระบบกฎหมายการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีความเป็นสากล อันจะเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอาเซียน และเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยต่อไป ซึ่งใน

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีเนื้อหาและสาระสำคัญเช่นเดียวกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดย มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีบทบัญญัติในกรณีคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บซึ่งถอดความมาจากข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยถอดความคำว่า “accident” ว่า “อุบัติเหตุ” โดยในพระราชบัญญัติไม่ปรากฏนิยามศัพท์คำว่า “อุบัติเหตุ” เอาไว้ว่ามีขอบเขตแค่ไหน เพียงใด กรณีก็จะเกิดปัญหาเช่นเดียวกับปัญหาที่ได้เกิดในประเทศภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ว่ากรณีอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือความเสียหายแก่ร่างกายของคนโดยสารนั้นจะมีขอบเขต เพียงใด และมีประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไปว่า เมื่อศาลไทยใช้หลักการตีความตามกฎหมายไทยแล้วจะมีความสอดคล้องกับกฎเกณฑ์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพียงใด

นอกจากนี้ สายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินระหว่างประเทศและถูกฟ้องเป็นคดีในศาลต่างประเทศ อาจตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แม้ประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หากเข้าใจเนื้อหาการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่มีจุดเริ่มต้นเดินทางและจุดปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่การรับขนดังกล่าวมีจุดแวะพักระหว่างทางที่ตกลงกัน คือ ประเทศไทย ซึ่งจะทำให้การรับขนเที่ยวนี้ เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งเป็นสายการบินของประเทศไทยที่ไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญา

เนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งศึกษากฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดเพื่อความเสียหายของคนโดยสารอากาศยานระหว่างประเทศ โดยจะพิจารณากรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร วัตถุประสงค์เพื่อศึกษากฎเกณฑ์ระหว่างประเทศและให้ความกระจ่างในปัญหาการตีความมาตราที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดเพื่อความเสียหายต่อคนโดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาฉบับล่าสุด อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดองค์ประกอบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศเพื่อความเสียหายของคนโดยสารกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับความเสียหายแก่ร่างกายในมาตรา 17 ดังต่อไปนี้ คือผู้ขนส่งต้องรับผิดเมื่ออุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือความเสียหายแก่ร่างกายนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยานหรืออยู่ในระหว่างการเดินทางใดๆในการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน” ในมาตราดังกล่าวปรากฏคำที่ยังมิได้มีการให้คำ

นิยามที่ชัดเจนซึ่งก่อให้เกิดปัญหาที่ศาลต้องตั้งหาวิธีแก้ไข ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนจะวินิจฉัยความหมายในประเด็นปัญหาดังกล่าว เพื่อจะได้เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายไทยให้มีความเหมาะสมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ และทราบถึงพัฒนาการของอนุสัญญาระหว่างประเทศทางอากาศว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร

2. เพื่อให้ทราบถึงหลักเกณฑ์การพิจารณาและตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ไม่ชัดเจนในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาความไม่ชัดเจนของคำดังกล่าว

3. เพื่อหาหลักเกณฑ์และบรรทัดฐานในการตีความกฎหมายให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่มุ่งเน้นให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันต่อไป

4. เพื่อให้ทราบปัญหาการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งจะนำไปสู่การสังเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ

1.3 สมมติฐานการศึกษา

ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 กำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย และได้รับความเสียหายแก่ร่างกายภายในกรณีอุบัติเหตุ และแม้ว่าอนุสัญญาจะมีกำหนดคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ อย่างไรก็ตามก็ดี เอกสารงานเตรียมร่างอนุสัญญา บทบัญญัติและบริบทในอนุสัญญา ตลอดจนคำพิพากษาของศาลภายในรัฐภาคี ได้ให้หลักเกณฑ์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการตีความความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการรับขนทางอากาศต่อคนโดยสารในกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายตามกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ศึกษาการตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

1.5 วิธีการศึกษา

ดำเนินการศึกษาโดยวิเคราะห์จากเอกสาร ตำรา บทความต่างๆ บทบัญญัติของกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายไทยและแนวคำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศและศาลไทย ในลักษณะการวิจัยเชิงเอกสาร (documentary research) เพื่อวิเคราะห์หาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทาง

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทราบถึงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ และทราบถึงพัฒนาการของอนุสัญญาระหว่างประเทศทางอากาศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อคนโดยสาร
2. ทราบถึงหลักเกณฑ์การพิจารณาและตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ไม่ชัดเจนในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาความไม่ชัดเจนของคำดังกล่าว
3. ทราบแนวทางในการตีความกฎหมายตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเพื่อให้เกิดความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่มุ่งเน้นให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันต่อไป
4. เสนอแนะการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับกฎหมายของกฎหมายระหว่างประเทศ

บทที่ 2

ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อคนโดยสารระหว่างประเทศกรณีอุบัติเหตุเป็นเหตุ ให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศเป็นธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิต และส่งผลต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม อุตสาหกรรมการบินจึงเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วในหลายทศวรรษที่ผ่านมา ก่อให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าวอย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ในช่วงเริ่มต้นของการขนส่งทางอากาศหาได้มี ข้อบังคับ กฎเกณฑ์ หรือกฎหมายใดที่กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศเอาไว้แต่อย่างใด ทั้งนี้ สิทธิของคนโดยสารหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทั่วไป ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่พัฒนามาจากการขนส่งทางบกและทางทะเล แต่โดยสภาพและประเพณีของกิจกรรมดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งทางบก การขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางอากาศย่อมมีความแตกต่างกัน ดังนั้นด้วยความแตกต่างดังกล่าวจึงนำมาสู่ปัญหาในการพิจารณาและกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศมากมาย

ปัญหาดังกล่าว ได้นำไปสู่การพยายามวางหลักเกณฑ์ที่แน่นอนระหว่างคนโดยสารและผู้ขนส่งโดยอาศัยสัญญาเป็นหลักในการกำหนดเงื่อนไขในทางปฏิบัติ ทว่าความพยายามดังกล่าวได้นำไปสู่ความสับสนซับซ้อนทางกฎหมาย เนื่องจากเงื่อนไขต่างๆ ที่ถูกกำหนดโดยสัญญาได้ถูกนำไปตีความโดยศาลแต่ละประเทศแตกต่างกันออกไป เกิดปัญหาในเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมาย ทำให้นานาประเทศตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องวางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวและทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อันจะนำไปสู่การพัฒนาอย่างเป็นระบบระเบียบของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อไป

ในบทนี้จะศึกษาระบบความรับผิดและประเภทความรับผิดต่างๆ อันนำมาสู่พัฒนาการของระบบความรับผิดที่อนุสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแต่ละฉบับนำมาบังคับใช้ ซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์บริบทความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อคนโดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งจะกล่าวถึงองค์ประกอบความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในกรณีอุบัติเหตุ

2.1 ระบบความรับผิดทั่วไป

ความรับผิดตามกฎหมายนั้นอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่คือ ความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญา ซึ่งโดยหลักการ บุคคลใดจะมีความรับผิดตามกฎหมายได้ บุคคลนั้นต้องได้กระทำการอันเป็นความผิด หากเป็นความผิดตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายแพ่ง ผู้กระทำก็จะมี ความรับผิดที่เรียกว่าความรับผิดทางแพ่ง หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญาผู้กระทำก็จะมี ความรับผิดที่เรียกว่าความรับผิดทางอาญา

ความรับผิดจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อผู้กระทำมีความผิด (fault)¹ กล่าวคือได้มีการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ตามหลักที่ว่าไม่มีความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (No liability without fault) ซึ่งเป็นหลักที่นำมาใช้ทั้งในทางแพ่งและทางอาญา อย่างไรก็ตาม ความรับผิดเพื่อละเมิดตามกฎหมายแพ่งนั้น อาจเป็นความรับผิดโดยข้อสันนิษฐานของกฎหมายโดยไม่ต้องมี ความผิด ซึ่งเรียกว่าเป็นความรับผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย (responsibility objective) โดย หากเป็นบุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิด แม้บุคคลนั้นจะไม่ใช่ว่าผู้ทำละเมิดเองก็จักต้องรับผิดเพื่อ ละเมิด

วัตถุประสงค์ของการกำหนดความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์และประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์มีลักษณะเช่นเดียวกัน กล่าวคือ การที่ศาลตัดสินให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (Compensation) ตามที่ผู้เสียหายได้ใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้กระทำละเมิด เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมมากที่สุด และเพื่อเป็นการยับยั้ง (Deterrence) หรือป้องกันมิให้ผู้กระทำละเมิดก่อให้เกิดความเสียหาย โดยการปรามให้ผู้กระทำละเมิดนั้นใช้ความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น หรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต²

ทฤษฎีพื้นฐานของความรับผิดทางละเมิดที่สำคัญไว้ 4 ประเภทด้วยกัน คือ 1) ความรับผิดทางละเมิดที่ความรับผิดอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) 2) ความรับผิดทางละเมิดที่ความรับผิดอยู่บนพื้นฐานของข้อสันนิษฐานความผิด (Liability based on presumed

¹ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบาย กฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมีควร์ได้ (กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550) หน้า 18.

² John Cooke, *Law of Tort* (Great Britain: Person published Limited, 2001) p. 11-13. and Charles R. Mcguire, *The Legal Environment of Business* (Ohio: Merrill Publishing Company, 1989) p. 224-225.

fault) 3) ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และ 4) ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) หรือทฤษฎีรับภัย (Responsibility for risk)³ สำหรับความรับผิดทางละเมิดที่ความรับผิดอยู่บนพื้นฐานของข้อสันนิษฐานความผิดคือ ความรับผิดที่ต่างมีองค์ประกอบความผิด และมีความสัมพันธ์ระหว่างความผิดหรือการกระทำที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายและความเสียหายซึ่งเป็นผลที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับความเสียหาย และมีความเสียหายทั่วไป จึงจะเป็นละเมิดได้⁴ โดยหลักนิติศาสตร์แล้ว “ความผิด” เป็นสภาพทางจิตใจ (State of mind) ได้แก่ การจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งความผิดดังกล่าวนี้จะนำมาเป็นเกณฑ์หรือองค์ประกอบในการวินิจฉัยความรับผิดทางละเมิดที่ผู้กระทำต้องรับผิดด้วย

หลักเกณฑ์ความรับผิดในประเทศระบบคอมมอนลอว์เช่น กฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ได้แบ่งแยกเหตุในการฟ้องคดี (cause of action) ออกเป็นลักษณะขององค์ประกอบความรับผิดในทางละเมิด เช่น ความรับผิดฐานประทุษร้าย (Battery) หรือความเสียหายทางจิตใจ (Psychiatric injury) เป็นต้น โดยมีหลักเกณฑ์การเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ปรากฏตามหลักเกณฑ์ต่างๆและคำพิพากษาบรรทัดฐานของศาล (Precedent) ในส่วนของประเทศที่ใช้กฎหมายระบบซีวิลลอว์เช่น ประเทศเยอรมันไม่ได้แบ่งแยกตามองค์ประกอบของเหตุในการฟ้องคดี แต่มุ่งคุ้มครองสิทธิของบุคคลเป็นประการสำคัญ เช่น การกำหนดคุ้มครองสิทธิในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ชื่อเสียงหรือเสรีภาพ ดังปรากฏในกฎหมายแม่บทประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา 823 วรรคแรก ซึ่งปรากฏคำว่า “ความเสียหายต่ออนามัย” (injury to health) โดยศาลได้ตีความให้หมายถึงความเสียหายในทางจิตใจด้วย

ทฤษฎีทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดที่สำคัญอาจกล่าวพอสังเขปได้ดังนี้

1) ทฤษฎีความผิด (Theory of Fault)

³ อนันต์ จันทโรภากร, โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิดรวมบทความ 60 ปี ดร. ปรีดี เภษมทรัพย์ (กรุงเทพมหานคร: พีเคพรินติ้ง เฮาส์, 2531). หน้า 99-101

⁴ ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด ความรับผิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 (แสงสุทธิการพิมพ์ 2546) พิมพ์ครั้งที่ 10, หน้า 11

ทฤษฎีความผิดหรือความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) เป็นความรับผิดที่มีการทำความผิดขึ้น (Subjective Responsibility) เป็นแนวคิดที่ได้รับการพัฒนาต่อมาจากทฤษฎีความรับผิดเพื่อความเสียหายโดยสำนักกฎหมายธรรมชาติที่เห็นว่าการล่วงละเมิดต่อสิทธิของบุคคลควรจะได้รับ การพิสูจน์อย่างเป็นทางการ ดังนั้น ความรับผิดประเภทนี้จึงต้องอาศัยการพิสูจน์โดยฝ่ายโจทก์ว่าจำเลยได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อประการใดประการหนึ่ง⁵

2) ทฤษฎีข้อสันนิษฐานความผิด (Theory of Presumed Fault)

ทฤษฎีนี้เป็นแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งที่กำหนดให้เกิดข้อสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) เพื่อลดภาระของผู้เสียหายในการพิสูจน์ “ความผิด” ของผู้ก่อความเสียหาย เนื่องจากความนึกคิดภายในใจของผู้ก่อความเสียหายเป็นเรื่องที่ยากจะหยั่งทราบหรือพิสูจน์ให้เห็นได้ ว่ามีความมุ่งหมายต่อผลแห่งความเสียหายนั้นหรือขาดความระมัดระวัง กฎหมายถือว่าผู้กระทำมีความผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้นั้นได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ แต่ก็ถือว่าเป็นเพียงข้อสันนิษฐานเท่านั้น ผู้ก่อความเสียหายยังสามารถที่จะแสดงให้ประจักษ์ได้ว่าตนมิได้มี “ความผิด” กล่าวคือมิได้มีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ⁶

3) ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดมีลักษณะคล้ายทฤษฎีข้อสันนิษฐานความผิด (Theory of Presumed Fault) เนื่องจากเป็นแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยไม่ต้องพิจารณาความผิดหรือเจตนาภายในจิตใจที่แสดงออกมาในรูปของการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่จะพิจารณาเพียงว่าผู้กระทำจักต้องรับผิดหากการกระทำดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับผลเสียหายที่เกิดขึ้น ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มีพัฒนาการจากยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมช่วงปลายศตวรรษที่ 19 โดยเหตุที่มีความยากในการพิสูจน์ถึง “ความผิด” ของผู้ประกอบการ เจ้าของโรงงาน หรือผู้ผลิตสินค้าต่อการบาดเจ็บอันเกิดจากการทำงานซึ่งเป็นผลมาจากการควบคุมเครื่องจักรกลในโรงงาน หรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายที่มีอยู่ทั่วไปในสังคม เนื่องจากลำพังตัวทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นยังไม่สามารถที่จะบ่งบอกได้ว่า

⁵ Kermot L. Hault, *The Oxford Companion to American Law* (Oxford University Press, 2004).

⁶ Li Xiang, *Concise Chinese Torts Law* (Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2014) p.29-30

ผู้ประกอบการ เจ้าของโรงงาน หรือผู้ผลิตสินค้ามีความมุ่งหมายต่อผลเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น หรือได้ใช้ความระมัดระวังอันควรที่จะป้องกันผลเสียหายที่จะเกิดขึ้น อีกทั้งความซับซ้อนของเครื่องจักรกลกลายเป็นปัญหาสำคัญในการพิสูจน์ความเชื่อมโยงระหว่างความเสียหายและสาเหตุของความเสียหาย ดังนั้น สำนักกฎหมายบ้านเมืองจึงมีแนวคิดที่รัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมช่วยในการปกป้องผู้ที่อยู่ในสภาวะทางสังคมที่ด้อยกว่าโดยรัฐต้องเข้ามาแทรกแซงกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดจนแนวคิดในทางกฎหมายที่ควรจะต้องมีการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ผู้ที่ด้อยกว่าได้รับความเป็นธรรมในสังคม ซึ่งในการพิจารณาความรับผิดของผู้ก่อความเสียหายไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงความตั้งใจของผู้ก่อความเสียหายว่ามีเจตนา (Intention) หรือไม่ แต่จะพิจารณาว่าความเสียหายเป็นผลของการกระทำนั้นหรือไม่เท่านั้น⁷

ทฤษฎีความรับผิดเคร่งครัดนี้พิจารณาเฉพาะความเสียหายอันเป็นผลของการกระทำหรือไม่เท่านั้น ดังนั้น จึงอาจเรียกทฤษฎีดังกล่าวได้ว่าเป็น ทฤษฎีภาวะวิสัย (objective theory) ซึ่งจะพิจารณาจากผลเสียหายที่เกิดขึ้น ตรงกันข้ามกับ ทฤษฎีอัตวิสัย (subjective theory) ที่พิจารณาความรับผิดจากความนึกคิดภายในของตัวผู้ก่อความเสียหายว่ามุ่งหมายต่อผลแห่งความเสียหายนั้นหรือไม่ หรือขาดความระมัดระวังอันควรหรือไม่ ดังนั้น หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิดของบุคคลคงเหลือเพียง 2 ประการเท่านั้น คือมีความเสียหายเกิดขึ้น และมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ โดยทฤษฎีดังกล่าวเข้ามามีบทบาทอย่างมากในเรื่องความรับผิดของบุคคลอันเกิดจากทรัพย์ โดยกำหนดให้ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่พาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

ข้อยกเว้นความรับผิด ถึงแม้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจะมีความหมายไปในทางที่ว่าเป็นความรับผิดโดยไม่มีข้อยกเว้นก็ตาม แต่ความจริงแล้วหาเป็นเช่นนั้นไม่ ทั้งนี้เพราะถ้ามองย้อนไปดูสาเหตุที่ทำให้บุคคลต้องรับผิดในลักษณะเช่นนี้ก็จะเห็นได้ว่า เป็นเพราะมีความเสียหายบางประการเกิดขึ้นจากสิ่งของโดยไม่ปรากฏความผิด (Fault) ของบุคคลใดเลย แต่ในขณะที่เดียวกันก็เห็นสมควรให้บุคคลในบางฐานะต้องรับผิด เช่น ผู้ควบคุม (Control) ผู้ดูแล (Custodian) ฯลฯ ซึ่งต้องรับผิด แม้

⁷ Ibid.

เขาจะไม่มีควมผิดก็ตามหลุดพ้นจากความรับผิดได้บ้าง ดังนั้น ที่ว่า “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) นั้น หมายความว่าความรับผิดของบุคคลโดยปราศจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อตัวเอง ถ้าจะแปลให้ตรงตัวแล้วก็น่าจะแปลคำว่า Strict Liability ว่า “ความรับผิดอย่างเคร่งครัด” นั่นเอง ความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้นจะต้องไม่ใช่ข้อยกเว้นความรับผิดว่า “บุคคลนั้นไม่ผิด” เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มีได้มีพื้นฐานอยู่บนความผิดดั่งนั้น แม้บุคคลที่อยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดจะพิสูจน์ได้ว่าเขาไม่มีความผิด เขาก็ไม่พ้นความรับผิด สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีความรับผิดโดยเคร่งครัดจะเป็นประการใดนั้น ต้องพิจารณาตามกฎหมายแต่ละประเทศ บางประเทศก็มีกฎหมายบัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดเอาไว้ชัดเจน ในบางประเทศแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดเอาไว้ แต่ศาลก็ได้ถือคำพิพากษาบรรทัดฐานเป็นหลักในการกำหนดข้อยกเว้นไว้ เช่น กรณีของศาลฝรั่งเศสได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้สำหรับเหตุสุดวิสัย

4) ทฤษฎีความรับผิดโดยเด็ดขาด

ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability)⁸ นั้นนักกฎหมายส่วนมากเห็นว่า “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) และ “ความรับผิดโดยเด็ดขาด” (Absolute Liability) คือความรับผิดประเภทเดียวกัน ซึ่งราชบัณฑิตยสถานไทยได้แปลคำว่า “Absolute Liability” และ “Strict Liability” ว่า “ความรับผิดโดยสิ้นเชิง” เหมือนกัน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี นักนิติศาสตร์หลายท่านที่คุ้นเคยกับกฎหมายอากาศและอวกาศรวมทั้งนิวเคลียร์ เห็นว่า ระบอบความรับผิดทั้งสองมีโครงสร้างต่างกัน ซึ่งความรับผิดโดยเด็ดขาดนี้ โจทก์มีหน้าที่แต่เพียงพิสูจน์ความเสียหายเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงการกระทำของจำเลย ก็จะได้รับบาดเจ็บใช้ความเสียหายทันที ซึ่งหมายความว่าจำเลยจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ในกรณีที่ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของตน นอกจากนี้ นักวิชาการหลายท่านยังคงสับสนระหว่างคำว่า “ความรับผิดโดยเด็ดขาด” และ “ความรับผิดแบบอ้อมวิสัย”⁹ โดย “ความรับผิดแบบอ้อมวิสัย” นั้นยังปรากฏข้อต่อสู้หรือข้อยกเว้นความผิดสำหรับกรณี “เหตุสุดวิสัย” หรือกรณี “การกระทำซึ่งเป็นความผิดของบุคคลที่สาม” แต่ “ความรับผิดโดยเด็ดขาด” นั้นไม่มี ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่สหรัฐอเมริกายื่นข้อเสนอให้สายการบินต่างๆ ที่ทำการบินไปยังหรือออกจากสหรัฐอเมริกาทกลงกันยอมรับการจำกัดความรับผิดภายใต้ระบอบความรับผิดโดย

⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 217

⁹ Bin Cheng, "A Reply to Charges of Having Inter Alia Misused the Term Absolute Liability in Relation to the 1966 Montreal Inter-Carrier Agreement in My Plea for an Integrated System of Aviation Liability," *Annals of Air and Space Law* (1981).

เด็ดขาด (Absolute Liability) ซึ่งเป็นสาระสำคัญของ “ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966” โดยมีใจความว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายแก่คนโดยสารไม่เกิน 75,000 เหรียญสหรัฐในกรณีที่รวมค่าทนายความ หรือไม่เกิน 58,000 เหรียญสหรัฐในกรณีที่ไม่วางค่าทนายความ แม้ว่าตนจะได้จัดมาตรการอันจำเป็นทั้งปวงเพื่อป้องกันความเสียหายนั้นแล้ว หรือความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม

ความรับผิดโดยเคร่งครัดและความรับผิดเด็ดขาดเป็นความรับผิดทางละเมิดที่ไม่ต้องอาศัยความผิด กล่าวคือ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับความเสียหาย แม้ผู้กระทำจะไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ผู้กระทำเช่นนั้นก็ยังต้องรับผิดชอบในทางละเมิด เช่น ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ไม่ปลอดภัย (Product Liability) ซึ่งใช้ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัด เป็นต้น ความรับผิดโดยเคร่งครัด และความรับผิดโดยเด็ดขาดจึงไม่ได้อาศัยอยู่กับการกระทำโดยจงใจหรือประมาทแต่อยู่บนพื้นฐานของการละเมิดหน้าที่บางประการซึ่งมีไว้เพื่อสร้างความปลอดภัย ความรับผิดประเภทดังกล่าวจึงแตกต่างจากการประมาทเลินเล่อทั่วไป เพราะเป็นความผิดที่ไม่จำเป็นต้องมีความผิด เพียงแต่มีความเสียหายเกิดขึ้นก็ทำให้เกิดความรับผิดได้แล้ว

แม้ว่าความรับผิดที่ไม่ต้องการความผิดทั้งสองรูปแบบนี้ยากที่จะแยกให้เห็นความแตกต่างอย่างชัดเจนระหว่างกันทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติก็ตาม แต่ตามความเห็นของ Professor Dr. Bin Cheng แล้วสามารถจำแนกความแตกต่างระหว่างทฤษฎีความรับผิดทั้งสองได้ดังนี้¹⁰ สำหรับ “ความผิดโดยเคร่งครัด” นั้นความรับผิดจะเกิดขึ้นต่อเมื่อการกระทำซึ่งเป็นความผิดนั้นเป็นผลจากการกระทำของผู้ที่ต้องรับผิด แม้ว่าในการกระทำของบุคคลนั้นจะไม่ถือหรือเป็น “ความผิด” ก็ตาม ซึ่งในทางกฎหมายอาญาเรียกว่า “mens rea” และสำหรับความรับผิดทางแพ่ง การกระทำนั้นต้องเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” จึงจำเป็นที่จะต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (causal link) ซึ่งก็คือความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ต้องรับผิดโดยเคร่งครัดและความเสียหายที่เกิดขึ้น

ส่วน “ความรับผิดเด็ดขาด” แม้มีลักษณะความรับผิดคล้ายกับ “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” ในส่วนที่ว่า “ความผิด” ของบุคคลที่ต้องรับผิดนั้นไม่ใช่เงื่อนไขของความรับผิด กล่าวคือบุคคลนั้นไม่จำเป็นต้องกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ แต่ก็มีแตกต่างจาก “ความรับผิดโดยเคร่งครัด”

¹⁰ Bin Cheng, อ้างแล้ว, p. 9-10

ตรงที่ “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” จะเกิดขึ้นทันทีหากเป็นกรณีที่ได้มีการบัญญัติหรือกำหนดไว้ว่าต้องรับผิดชอบ ข้อต่อสู้ทั่วไปจึงไม่สามารถยกขึ้นได้สำหรับความรับผิดชอบลักษณะดังกล่าว ยิ่งไปกว่านั้น “ความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด” ยังไม่ต้องอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบและผลความเสียหายที่เกิดขึ้นดังเช่น “ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด” แม้ว่าเงื่อนไขที่บัญญัติไว้สำหรับความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดจะยังต้องอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งซึ่งบัญญัติไว้ว่าต้องรับผิดชอบกับความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม ดังนั้น ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้พลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 มาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า “ความรับผิดของผู้ประกอบการ หรือ operator (นิติบุคคลที่ทำหน้าที่ ดำเนินการโรงงานนิวเคลียร์ทุกประเภท รวมถึงการขนส่งวัสดุแก๊สมันตรังสี) จักต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาด...” และในมาตรา 2 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบในกรณีความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นหากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ (incident) จากนิวเคลียร์” ซึ่งเป็นการกำหนดสถานการณ์หรือกรณีจำเพาะสำหรับความรับผิด อย่างไรก็ตามความเสียหายนี้ไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้นจากผู้ประกอบการไม่ว่าจะมีความผิด (fault) หรือไม่มีก็ตาม โดยคำว่า “เหตุการณ์” ตามอนุสัญญานี้รวมถึงการกระทำของบุคคลที่สามด้วย

ความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดนั้นผู้ที่ต้องรับผิดชอบจะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดและทันทีแม้จะไม่มีกรกระทำ (ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดหรือไม่) โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้พลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาด ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการยังต้องรับผิดชอบแต่ผู้เดียว (Exclusive liability) และห้ามโอนความรับผิดของตน (No channeling) ไปยังผู้เกี่ยวข้องกับโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์รายอื่น อาทิ บริษัทที่ปรึกษา ผู้เลือกสถานที่ตั้ง ผู้ออกแบบ ผู้จัดหาวัสดุทางนิวเคลียร์ ผู้ก่อสร้าง หรือผู้ขนส่งทางนิวเคลียร์ อันจะทำให้ผู้เสียหายไม่ต้องไปฟ้องบุคคลดังกล่าวทั้งหมด ส่งผลให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม แต่มีข้อว่าความรับผิดประเภทนี้จะปราศจากข้อยกเว้นความรับผิดแต่อย่างใด บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามความรับผิดโดยเด็ดขาดยังสามารถยกข้อต่อสู้หรือข้อยกเว้นได้ โดยข้อยกเว้นหรือข้อต่อสู้ที่อาจยกขึ้นได้เพียงประการเดียวของ “ความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด” คือต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น เช่น ความประมาทร่วมกัน การขัดกันทางอาวุธ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ อย่างร้ายแรง เป็นต้น

จากความรับผิดทั้ง 4 ประเภทที่ได้กล่าวข้างต้น อาจสามารถสรุปโครงสร้างความรับผิดได้ดังนี้¹¹

โครงสร้าง ความรับผิด	ประเภทความรับผิด			
	ความรับผิดบนฐานความผิด		ความรับผิดโดยปราศจากความผิด	
	ความรับผิด กรณีทั่วไป	บทสันนิษฐาน ความผิด	ความรับผิด โดยเคร่งครัด	ความรับผิด โดยเด็ดขาด
1. พฤติการณ์ที่ กฎหมาย กำหนด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี
2. การกระทำที่ ก่อ ความ เสียหาย	มี	มี	มี	ไม่คำนึงถึง
3. ความผิด (จงใจหรือ ประมาท)	มี + โจทก์มีหน้าที่ นำสืบว่าจำเลยผิด	มี + จำเลยมีหน้าที่ นำสืบว่าตนไม่ผิด	ไม่คำนึงถึง	ไม่คำนึงถึง
4. ความเสียหาย	มี	มี	มี	มี
5. ข้อต่อสู้	ยกข้อต่อสู้ทั่วไปได้ทุกกรณี		ยกข้อต่อสู้ทั่วไปได้ เว้นแต่ข้อต่อสู้ว่าตน ไม่มีความผิด (จงใจ หรือประมาท)	ต้องยกข้อต่อสู้ ตาม ที่กฎหมายกำหนด เช่น การขัดกัน ทางอาวุธ ภัยพิบัติ ทางธรรมชาติ อย่าง ร้ายแรง เป็นต้น

ระบบความรับผิดของฝรั่งเศสนั้นได้แบ่งแยกประเภทระหว่างความรับผิดในทางละเมิดและทางสัญญาอย่างชัดเจน โดยกฎเกณฑ์นี้พัฒนามาจากหลัก Non-concurrence of actions (non-cumul des responsabilites)¹² ซึ่งอธิบายว่าความรับผิดในทางละเมิดและทางสัญญานั้นมีความแตกต่างกัน ความรับผิดในทางสัญญาก่อให้เกิดความรับผิดอันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา

¹¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 218

¹² British Institute of International and Comparative Law, Introduction to French tort law: www.bicil.org 2005

ในขณะที่กฎหมายเรื่องละเมิดนั้นกำหนดบทลงโทษเมื่อมีการละเมิดกฎหมายที่กำหนดโดยพระราชบัญญัติ กฎบัญญัติหรือคำพิพากษาที่วางไว้เป็นบรรทัดฐาน

นอกเหนือจากความรับผิดชอบสัญญาแล้ว หลักเกณฑ์ความรับผิดทั่วไปจะอยู่ภายใต้มาตรา 1382 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส บัญญัติว่า “การกระทำใดๆของบุคคลหนึ่งซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น ผู้นั้นจักต้องชดใช้ความเสียหาย”¹³

มาตรา 1382 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสแสดงให้เห็นถึงองค์ประกอบสำคัญสามประการที่ก่อให้เกิดความรับผิด ดังนี้

- 1) ความผิด
- 2) ความเสียหาย
- 3) ความสัมพันธ์ระหว่างความผิดและความเสียหาย

โดยที่ภาระการพิสูจน์ความรับผิดจะตกแก่ฝ่ายโจทก์ ความผิดนั้นอาจเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำก็ได้ ยิ่งไปกว่านั้นผู้กระทำละเมิดอาจไม่ต้องกระทำโดยเจตนาก็ได้ หากโจทก์สามารถพิสูจน์ได้ถึงความผิด ความเสียหาย และความสัมพันธ์ระหว่างความผิดและความเสียหาย โจทก์ย่อมได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย กฎหมายฝรั่งเศสต่างจากกฎหมายอังกฤษและเยอรมันเนื่องจากความรับผิดของบุคคลที่สามที่ร่วมกันกระทำผิดสัญญาและความรับผิดจากการให้คำปรึกษาที่ผิดก็อยู่ในบริบทของกฎหมายละเมิดฝรั่งเศส

จำเลยในความรับผิดทางแพ่งสามารถยกข้อต่อสู้ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดในการรับผิดได้หลายประการ เหตุยกเว้นความผิดแรกที่จำเลยสามารถยกขึ้นต่อสู้ได้คือ เหตุสุดวิสัย ตามความหมายดั้งเดิมหมายถึงเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเห็นได้ (unforeseen) ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (unavoidable) และเกิดจากปัจจัยภายนอกจำเลย (extraneous to defendant) เหตุที่สองคือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของผู้เสียหายเอง หรือต่างคนต่างประมาท (contributory negligence) ซึ่งอาจนำมาสู่การร่วมกันรับผิด เหตุยกเว้นความผิดประการสุดท้ายคือเป็นการกระทำของบุคคลที่สามซึ่งทำให้ความต่อเนื่องของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลขาดตอนกัน

¹³ Art 1382 C.civ. ‘Tout fait quelconque de l’homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrive, à le répare’.

นอกจากความรับผิดในทางละเมิดทั่วไปแล้ว กฎหมายฝรั่งเศสยังปรากฏหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดอันเป็นระบบความรับผิดที่มีวิวัฒนาการมาจากยุคอุตสาหกรรมในช่วงศตวรรษที่ 19 โดยในช่วงเวลาดังกล่าวมีการนำวัตถุอันตรายมาใช้ในอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากเช่น ถ่าน เหล็ก ไฟฟ้า และสารเคมีอื่นๆ ซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุที่สร้างความเสียหายหลายต่อหลายครั้ง มาตรา 1382 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเดิมจึงกลายเป็นข้อต่อสู้ของบรรดาผู้ประกอบกรทำให้ผู้เสียหายในหลายคดีไม่ได้รับการชดเชยความเสียหาย อย่งไรก็ดี ในปัญหาดังกล่าวมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสบัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับผิดไม่เพียงแต่ในความเสียหายที่ตนก่อเท่านั้นแต่ยังรวมถึงความเสียหายที่ก่อโดยบุคคลที่อยู่ในความดูแลหรือสิ่งของที่อยู่ในความครอบครองของตน”¹⁴ โดย คำพิพากษาโดยศาลฝรั่งเศสในคดี Jand’ heur อธิบายว่า มาตรา 1384 (1) ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนี้ก่อให้เกิดความรับผิดโดยเคร่งครัด¹⁵ ซึ่งบุคคลอาจต้องรับผิดแม้ตนจะไม่ได้กระทำความผิดก็ตาม ผู้เสียหายเพียงแต่พิสูจน์ว่าสิ่งนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายกับตน

วิวัฒนาการของความรับผิดในทางละเมิดนั้นพัฒนากว้างขวางเป็นอย่างมากในช่วงศตวรรษที่ 19 และ 20 ซึ่งสะท้อนให้เห็นแรงกดดันซึ่งก่อตัวขึ้นในสังคมอุตสาหกรรมและสังคมยุคใหม่ที่นำมาสู่การจัดระบบกฎหมายใหม่ว่าด้วยการคุ้มครองประโยชน์ประชาชน¹⁶

การบังคับใช้ความรับผิดโดยเคร่งครัดในกฎหมายภายในนั้นมีเหตุผลเบื้องหลังหลักๆอยู่ 2 ประการ ประการแรก เนื่องจากความรู้ที่มีอยู่อย่างจำกัดเกี่ยวกับวิทยาการทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีตลอดจนผลกระทบของเทคโนโลยีต่างๆที่พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว¹⁷ ประการที่สอง ความยากลำบากในการแยกแยะว่าการกระทำใดเป็นการกระทำโดยประมาท และการแสดงพยานหลักฐานที่จำเป็นในการพิสูจน์ความประมาทนั้น¹⁸

ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดถูกนำมาบังคับใช้กับการพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายแก่ลูกจ้างในสหรัฐอเมริกา ซึ่งกำหนดว่าผู้ว่าจ้างนั้นจะต้องรับผิดโดยเคร่งครัดในความ

¹⁴ Article 1384(1) French Civil Code ‘On est responsable non seulement du dommage que l’on cause par son propre fait, mais encoed de celui qui est causé par le fait des personnes don’t on doit répondre, on des chose que l’on a sous sa garde’.

¹⁵ Cass. Ch Reunies, 13 February 1930

¹⁶ Deakin and Markesinis, *Markesinis and Deakin’s Tort Law* (Oxford University Press, 2003). p74

¹⁷ Liability for damage and the progressive development of international law”, *International and Comparative Law Quarterly* (London), vol. 14, part 4, October 1965, p. 1203.

¹⁸ Ibid

เสียหายหรือบาดเจ็บของลูกจ้าง ซึ่งนโยบายภายใต้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดต่อลูกจ้างนั้นมาจากหลักประกันสังคม และการกำหนดฝ่ายที่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายได้ดีที่สุด เช่นเดียวกับในประเทศฝรั่งเศส ภายใต้มาตรา 1 ของกฎหมายว่าด้วยอุบัติเหตุทางอุตสาหกรรมต่อลูกจ้าง ผู้เสียหาย หรือตัวแทนของผู้เสียหาย ซึ่งอยู่ในฐานะที่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ว่าจ้าง หากอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นทำให้ลูกจ้างต้องหยุดงานเกินกว่าสี่วัน

สำหรับความรับผิดโดยเคร่งครัดในกรณีการกระทำที่อันตรายเป็นพิเศษปรากฏอยู่ในมาตรา 1384 ย่อหน้าที่ 1 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสความว่า “บุคคลหนึ่งต้องรับผิดไม่เพียงต่อความเสียหายที่ตนก่อเท่านั้นแต่ยังรวมถึงความเสียหายที่ก่อโดยบุคคลหรือสิ่งของที่อยู่ในความดูแลของผู้นั้นด้วย”¹⁹

หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ยังปรากฏในมาตรา 435-437 กฎหมายแพ่งโปแลนด์ซึ่งกำหนดความรับผิดโดยเคร่งครัดสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่เสี่ยงอันตรายเป็นพิเศษ

นอกจากนี้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่เอาผิดกับผู้ดูแลเครื่องจักรหรือสิ่งของที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (มาตรา 178 ของประมวลกฎหมายแพ่งอียิปต์ มาตรา 231 ประมวลกฎหมายแพ่งอิรัก มาตรา 291 ประมวลกฎหมายแพ่งจอร์แดน

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1944 ฝรั่งเศสได้พัฒนาแนวคิดหลักความรับผิดโดยไม่ต้องอาศัยความผิดบนภายใต้กฎหมายมหาชนบนพื้นฐานของความเสี่ยง ซึ่งปรากฏอยู่ในหลัก *égalité devant les charges publiques*²⁰ เป็นหลักที่กำหนดให้รัฐต้องรับผิดจากการกระทำที่ทำให้บุคคลหนึ่งๆหรือหลายคนได้รับความเสียหายแม้การกระทำนั้นจะเป็นไปตามกฎหมายก็ตาม อำนาจปกครองสูงสุดกำหนดความรับผิดโดยวินิจฉัยจากรisk ความเสี่ยง 4 ประการ ได้แก่

- 1) ความเสี่ยงจากการทำงานบริการสาธารณะ
- 2) ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานที่อันตรายที่หน่วยงานรัฐเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสี่ยงนั้นในละแวกชุมชน
- 3) ศาลปฏิเสธรการตัดสินคดี

¹⁹ A person is liable not only for the damage he causes by his own act, but also for that caused by the acts of persons for whom he is responsible or by things that he has under his charge

²⁰ L. Neville Brown and J. F. Garner, *French Administrative Law* (London: Butterworths, 1983), p. 121.

4) ความรับผิดของภาครัฐอันเกิดจากกฎหมาย

ในสหรัฐอเมริกา ความรับผิดที่ไต่ต้องการความผิดนี้ยังปรากฏในรัฐบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ ค.ศ. 1922 (Aeronautics Act of 1922) ซึ่งกำหนดความรับผิดเด็ดขาด (Absolute Liability) สำหรับผู้ที่เป็นเจ้าของอากาศยานที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เว้นแต่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะมีส่วนในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนซึ่งกระทำด้วยความประมาทก็ดี จงใจก็ดี วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติดังกล่าวเพื่อเอาผิดกับผู้ประกอบการและเพื่อปกป้องผู้เสียหาย แม้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะไม่ได้เกิดจากการกระทำอันเป็นความผิดของผู้ประกอบการก็ตาม²¹

หลายประเทศทางฝั่งอเมริกาใต้ เช่น อาเจนติน่า, กัวเตมาลา, ฮอนดูรัส และเม็กซิโก รวมถึงประเทศในสหภาพยุโรป เช่น เดนมาร์ก, ฟินแลนด์, ฝรั่งเศส, เยอรมัน, อิตาลี, นอร์เวย์, สเปน, สวีเดน และสวิตเซอร์แลนด์ ได้นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มาปรับใช้ นอกจากนี้ยังได้มีการนำหลักเกณฑ์ความรับผิดโดยเคร่งครัดไปใช้ในอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการว่าด้วยความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิว (Unification of Certain Rules relating to Damage caused by Aircraft to Third Parties on the Surface) และอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างชาติต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวอีกด้วย

ในขณะที่แนวความคิดเรื่องความรับผิดในทางระหว่างประเทศนั้นมิพัฒนาการที่ช้ากว่า และเป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่ เหตุผลประการหนึ่งอาจเป็นเพราะ กิจกรรมหรือการกระทำที่นำไปสู่ความเสียหายข้ามพรมแดนนั้นเพิ่งเกิดขึ้นเมื่อไม่นานมานี้ เป็นสิ่งใหม่ที่เกิดขึ้นไม่บ่อยครั้งพอที่จะสร้างความตระหนักหรือความเป็นกังวลในสังคมระหว่างประเทศ เนื่องจากการกระทำภายในรัฐน้อยครั้งที่จะก่อความเสียหายถึงขนาดกระทบกระเทือนต่อรัฐอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยในเรื่องของความยากลำบากในการนำหลักความรับผิดมารวมกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศอื่นๆที่มีการวางรากฐานมาอย่างดีแล้ว เช่น หลักอำนาจอธิปไตย หลักเขตอำนาจศาล แม้ว่าพัฒนาการของหลักความรับผิดภายใต้กฎหมายภายในนั้นก็ประสบความยากลำบากเช่นเดียวกัน แต่ด้วยปัจจัยทางสังคมเศรษฐกิจและความจำเป็นทางการเมืองทั้งหลายได้นำไปสู่แนวคิดทางกฎหมายดังกล่าว²²

²¹Sweeney E C, "Is Special Aviation Liability Legislation Essential?," *Journal of Air Law and Commerce* 19. p. 166

²² International liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law, the Yearbook of the International Law Commission: 1995, vol. II(1), web site of the International Law Commission (<http://www.un.org/law/ilc/index.htm>), P. 72

สำหรับการบังคับใช้สนธิสัญญาพหุภาคีว่าด้วยความรับผิดนั้นอาจแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ประเภทแรกคือสนธิสัญญาหรืออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งซึ่งเอาผิดกับผู้ประกอบการเอกชน หรือกับรัฐในบางกรณี ทั้งในแง่กฎหมายสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติ ประเภทที่สองคือสนธิสัญญาที่บังคับความรับผิดกับรัฐโดยตรง และประเภทที่สามคือสนธิสัญญาที่กำหนดความรับผิดทั่วไปโดยไม่ได้ระบุกฎเกณฑ์ในทางสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติที่เกี่ยวข้อง สนธิสัญญาพหุภาคีที่กำหนดความรับผิดทางแพ่งกับเอกชนโดยหลักแล้วเกี่ยวกับการขนส่ง น้ำมัน และวัตถุนิวเคลียร์ เป็นต้น²³ สนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งฉบับแรกคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล²⁴ ค.ศ. 1924 ตามมาตรา 1 ความรับผิดของเจ้าของเรือจะถูกจำกัดให้ไม่ต้องรับผิดเกิน มูลค่าของเรือ สินค้าที่ขนส่งและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือ ซึ่งเจ้าของเรือต้องชดใช้แก่บุคคลที่สาม ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนผืนดินหรือผืนน้ำ และไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำหรือความผิดของกัปตันเรือ คนเดินเรือ คนนำร่องเรือ หรือบุคคลใดๆที่ให้บริการในเรือ

โดยมาตรา 1 ของอนุสัญญาดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นหลักความรับผิดที่อาศัยความผิด และหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งกำหนดว่า ข้อจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่บังคับใช้กับการกระทำหรือการกระทำที่เป็นความผิดของกัปตันเรือ คนเดินเรือ คนนำร่องเรือ หรือบุคคลใดๆที่ให้บริการในเรือ นั้น รวมถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรณีความผิดที่เกิดจากการนำทางอันละเมิดสัญญา อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดความรับผิดนี้ไม่บังคับใช้กับความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1957 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเลก็ได้มีการนำหลักเรื่องความรับผิด และความรับผิดเด็ดขาดมาบังคับใช้ในอนุสัญญา

สนธิสัญญาระหว่างประเทศประเภทที่สอง คือ สนธิสัญญาประเภทกำหนดความรับผิดให้รัฐรับผิดโดยตรง ยกตัวอย่างเช่น อนุสัญญาความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ (Convention on International Liability for Damage Caused by Space

²³ International liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law, Extract from the Yearbook of the International Law Commission: 1995, vol. II(1), web site of the International Law Commission (<http://www.un.org/law/ilc/index.htm>), p. 73

²⁴ International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels

Objects) อนุสัญญาฉบับนี้เปิดโอกาสให้ผู้เสียหายสามารถฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนผ่านศาลภายในที่มีเขตอำนาจหรือผ่านรัฐโดยตรงก็ได้

ประเภทที่สามคือ สนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ไม่ได้กำหนดหลักความรับผิดชอบชัดเจน แต่อาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดเป็นหลักหรืออาศัยหลักการที่อาจพัฒนาในอนาคต ตัวอย่างเช่น อนุสัญญาเพื่อความร่วมมือเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษในดินแดนคูเวต (Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution) ซึ่งกำหนดว่ารัฐภาคีจกต้องร่วมมือในการรวบรวมกฎหมายและกระบวนการทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของเอกชนและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เนื่องจากอนุสัญญาไม่ได้บัญญัติในกฎหมายดังกล่าวไว้โดยเฉพาะเจาะจง²⁵

สำหรับความรับผิดทางแพ่งในกฎหมายไทยนั้นเกิดจากบ่อเกิดแห่งหนี้ 2 ประการ ได้แก่ นิติกรรม (juristic acts) และ นิติเหตุ (causative event หรือ legal cause) โดยนิติกรรม คือ การกระทำของบุคคลโดยชอบด้วยกฎหมาย และมุ่งประสงค์จะให้เกิดผลในกฎหมายผูกพันในการก่อเปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับสิทธิ การก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับสิทธินั้น อาจรวมเรียกว่าการเคลื่อนไหวในสิทธิ นิติกรรมเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้สิทธิเกิดความเคลื่อนไหวตามความประสงค์ของบุคคล เริ่มแต่ก่อสิทธิไปจนกระทั่งระงับสิทธิ²⁶ นิติกรรมนั้นมีประเภทที่เป็นการกระทำฝ่ายเดียว เช่น คำมั่น พิณยกรรม และที่เป็นการกระทำสองฝ่าย เช่น สัญญา เป็นต้น ส่วนนิติเหตุนั้นเป็นเหตุการณ์ซึ่งกฎหมายยอมรับว่ามีผลให้เกิดสิทธิและหน้าที่ผูกพันระหว่างบุคคล เช่น การละเมิด อันมีผลให้เกิดสิทธิและหน้าที่ผูกพันให้จำต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ในความหมายอย่างกว้างนิติเหตุหมายรวมถึงนิติกรรมด้วยหรืออาจกล่าวได้ว่านิติกรรมคือนิติเหตุอย่างหนึ่ง แต่นิติเหตุไม่จำเป็นต้องเป็นนิติกรรมเสมอไป ในความหมายอย่างแคบอาจแบ่งแยกนิติเหตุและนิติกรรมออกเป็นคนละอย่างต่างกัน โดยถือว่านิติเหตุและนิติกรรมต่างเป็นเหตุในกฎหมายหรือเหตุการณ์ในกฎหมาย ศาสตราจารย์ศักดิ์ สนองชาติให้ความเห็นว่าเหตุในกฎหมายหรือเหตุการณ์ในกฎหมายก็คือ นิติเหตุนั่นเอง เมื่อเหตุในกฎหมายหรือเหตุการณ์ในกฎหมายหมายความรวมถึงนิติกรรมด้วย นิติเหตุย่อมหมายความรวมถึงนิติกรรมด้วยด้วยกัน

²⁵ Article 13 Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution

²⁶ ศักดิ์ สนองชาติ, นิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลา และอายุความ) ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2549) พิมพ์ครั้งที่ 9, หน้า 2

ความรับผิดทางละเมิดต่างจากความรับผิดทางสัญญา ดังที่ศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ อธิบายดังต่อไปนี้²⁷ การผิดสัญญาเป็นการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ส่วนบุคคล ถ้าเป็นหน้าที่ที่มีต่อบุคคลหนึ่งหรือหลายคนโดยเฉพาะแล้วย่อมไม่เป็นละเมิด ข้อแตกต่างระหว่างละเมิดและสัญญาย่อมแล้วแต่ลักษณะของประโยชน์ที่คุ้มครอง กล่าวคือ หน้าที่ในลักษณะละเมิดได้ถูกกำหนดขึ้นโดยกฎหมายในเบื้องต้น แต่หน้าที่ตามสัญญานั้น คู่สัญญาเป็นฝ่ายกำหนดขึ้นเอง ในลักษณะละเมิดหน้าที่นั้นย่อมมีต่อบุคคลโดยทั่วไป ส่วนตามสัญญาหน้าที่ย่อมมีต่อบุคคลหนึ่งหรือหลายคนตามที่ระบุไว้ในสัญญา ความรับผิดทางละเมิดจะต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งกรณีไม่ชำระหนี้หรือไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้อันมีอยู่ตามสัญญา ไม่ต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ความรับผิดทางละเมิดเป็นการบังคับความประพฤติของบุคคลระหว่างกัน อันไม่เกี่ยวกับสัญญาซึ่งผูกพันระหว่างบุคคลที่เป็นคู่สัญญาเท่านั้น ส่วนความรับผิดทางสัญญา การที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้หรือได้รับชำระไม่ตรงกับมูลหนี้ ลูกหนี้ต้องถูกบังคับให้ชำระหนี้ตามสัญญา ถ้าหากไม่อาจเป็นไปได้ก็ต้องถูกบังคับให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เจ้าหนี้เพื่อความเสียหายที่เจ้าหนี้ได้รับ

เหตุที่ต้องรู้ว่ากรณีใดเป็นละเมิด กรณีใดเป็นสัญญา เพราะมีกรณีความรับผิดมีความแตกต่างกัน เช่นถ้าเป็นกรณีผิดสัญญา นิติกรรมใดที่ผู้เยาว์กระทำโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้แทนโดยชอบธรรม ย่อมเป็นโมฆียะและอาจถูกบอกล้างได้ เมื่อถูกบอกล้างถือเป็นโมฆะมาแต่เริ่มแรก จึงไม่ต้องรับผิดชอบบังคับกันตามนิติกรรมสัญญานั้นกันต่อไป แต่ถ้าผู้เยาว์ทำละเมิดก็ยังคงรับผิดชอบในผลที่ตนละเมิดนั้นอยู่ ยิ่งไปกว่านั้นการใช้ค่าสินไหมทดแทน (measure of damages) จากผลเกี่ยวกับความเสียหายที่ไกลเกินกว่าเหตุ (remoteness of damage) ในกรณีสัญญาและละเมิดก็หาเหมือนกันไม่ สำหรับกรณีผิดสัญญานั้นความเสียหายที่โจทก์จะเรียกเอาได้จำกัดเฉพาะความเสียหาย ซึ่งขณะที่ก่อสัญญานั้นจำเลยควรจะได้คาดเห็นหรืออยู่ในความคาดเห็น (contemplation) ของจำเลยว่าจะมีขึ้นอันเป็นผลมาจากการผิดสัญญา แต่ในกรณีละเมิดอาจเรียกได้ไกลหรือกว้างกว่า ซึ่งความแตกต่างนี้มีผลว่า ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งประสงค์จะป้องกันผลประโยชน์ของตนเองจากภัยพิบัติซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่อาจคาดเห็นได้โดยปกติก็ย่อมจะกล่าวเตือนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นก่อนที่จะทำสัญญากัน แต่ในกรณีละเมิดไม่มีโอกาสที่เปิดให้แก่ผู้ต้องเสียหายได้เช่นนั้น ผู้ก่อการละเมิดจึงจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแม้เป็นกรณีที่ความเสียหายไม่อาจคาดเห็นได้โดยปกติ ซึ่งผลเกิดจากการกระทำละเมิดของคนโดยตรง (direct consequences) ดังนั้น ความรับผิดทางละเมิดโดยปกติย่อมกว้างกว่าความรับผิดตามสัญญา

²⁷ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2551) หน้า 49-50

อย่างไรก็ดีคู่สัญญาอาจตกลงกันโดยชัดแจ้งว่าจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันไม่อาจคาดเห็นแม้จะไกลเกินกว่าเหตุได้เช่นกัน

นอกจากนี้ รองศาสตราจารย์สุขุม ศุภนิติย์ยังได้อธิบายในประเด็นความแตกต่างระหว่างสัญญาที่ละเมิดดังต่อไปนี้ ละเมิดต่างกับสัญญาตรงที่ละเมิดนั้นเป็นหนี้ที่เกิดโดยกฎหมายกำหนด ส่วนสัญญาเป็นข้อตกลงของบุคคลก่อความผูกพันเป็นหนี้ที่ต้องปฏิบัติหรืองดเว้นการบางอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งไม่ต้องห้ามตามกฎหมาย กฎหมายจึงยอมรับว่าคู่กรณีมีอำนาจบังคับชำระหนี้ได้ ส่วนมูลหนี้ละเมิดเกิดขึ้นเมื่อมีการล่วงละเมิดหน้าที่และเกิดความเสียหายขึ้นแล้วเกิดเป็นหนี้ซึ่งต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายหรือบุคคลอื่นที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น ค่าอุปการะเลี้ยงดู หรือค่าขาดแรงงานหนีจากสัญญานั้นเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้นที่มีสิทธิเรียกร้องกันได้ จึงมีข้อสรุปความแตกต่างระหว่างละเมิดและสัญญาว่าสัญญาเป็นหน้าที่เฉพาะต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ส่วนละเมิดนั้นเป็นเรื่องหน้าที่ที่จะต้องไม่ล่วงละเมิดสิทธิของบุคคลทั่วไป

อย่างไรก็ดี เป็นที่น่าสังเกตว่า บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องสัญญา รับชนมาตรา 616 ว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และมาตรา 634 ว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวผู้โดยสาร เมื่อพิจารณาตัวบทมาตราทั้งสองมาตราร่วมกันเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งจะเห็นได้ว่ามีการใช้ถ้อยบัญญัติในลักษณะเดียวกันกับถ้อยบัญญัติว่าด้วยความรับผิดลักษณะละเมิดตามมาตรา 437 ว่าด้วยความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแต่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตราย ดังต่อไปนี้

มาตรา 616 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของเขาอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้น สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

โดยศ.ดร. จี๊ด เศรษฐบุตร อธิบายถึงหลักความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าวไว้ว่า²⁸ ผู้ขนส่งมีหน้าที่นอกจากการส่งของไปถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนดแล้ว ยังมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่จะต้องขนส่งของไปถึงจุดหมายนั้นโดยสวัสดิภาพและปลอดภัยด้วย ดังที่กฎหมายเรียกความรับผิดนี้ว่า l' obligation de sécurité ซึ่งเป็นหลักที่เกิดจากคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศสได้วินิจฉัยกรณีสัญญาขนส่งว่าเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดที่ผู้ขนส่งซึ่งมีหน้าที่พิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดได้ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของ

²⁸ ไพฑูริย์ เอกเจริญกร คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับชน ยืม ฝากทรัพย์สิน เจ้าสำนักโรงแรม (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544) หน้า 220

ผู้เสียหายเอง ถ้านำสืบไม่ได้ถือว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจะอ้างว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากพฤติกรรมที่ตนมีส่วนผิดด้วยไม่ได้ จะเห็นได้ว่า เมื่อของที่ขนส่งสูญหาย บุกสลาย หรือถูกส่งมอบชกซ้ำแล้วมิใช่เชื่อว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในทุกกรณีไป ซึ่งมาตรา 616 กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดโดยพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย เกิดแต่สภาพของของนั่นเอง (nature of goods) หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

สำหรับหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความผิดนั้นตัวบทมิได้กำหนดชัดเจนว่าให้บุคคลใดเป็นผู้พิสูจน์ แต่เมื่อพิจารณามาตรา 616 โดยรวมประกอบกับแนวความคิดในเรื่องหลักเกณฑ์ของความรับผิดที่อยู่เบื้องหลังตัวบทมาตรา 616 นี้ ที่หลักเกณฑ์ในเบื้องต้นว่า เมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกซ้ำ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในเบื้องต้นก่อน หากผู้ขนส่งต้องการปฏิเสธให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดประการใดประการหนึ่ง ซึ่งลักษณะความผิดเช่นนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นระบบความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict Liability) เพราะผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นได้น้อยและเหตุยกเว้นเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

ดังที่ปรากฏในคำพิพากษาฎีกาที่ 2470/2500 ผู้ขนส่งจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นตามสภาพแห่งของนั้น หรือเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งแม้ว่าโจทก์จะฟ้องว่าผู้ขนส่งประมาทเลินเล่อก็ไม่สำคัญ

เช่นเดียวกับในมาตรา 634 กรณีผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้โดยสารในความเสียหายที่เกิดแก่ตัวผู้โดยสาร ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใดอันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องชกซ้ำในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือสิทธินั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง”

ผู้ขนส่งคนโดยสารนั้นนอกจากจะมีหน้าที่ในการนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้วยังต้องขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้วยังต้องขนส่งผู้โดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพด้วย ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายอย่างใดขึ้นผู้ขนส่งคนโดยสารอาจจะต้องรับผิด ทั้งนี้เพราะผู้ขนส่งคนโดยสารมีหน้าที่ในเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร (Obligation de sécurité) โดยผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความผิดได้ 2 ประการ เพื่อปฏิเสธไม่ต้องรับผิดในความเสียหายหรือความชกซ้ำที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร คล้ายกับกรณีผู้ขนส่งของตามมาตรา 616 ดังที่ได้

กล่าวข้างต้น คือ ประการแรก หากความเสียหายหรือความซักชำเกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว และประการที่สอง หากความเสียหายหรือความซักชำเกิดจากความผิดของผู้โดยสารเอง

มีข้อน่าสังเกตว่าความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขนนี้ต่างจากความรับผิดลักษณะละเมิดตามมาตรา 420 เนื่องจากผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เพราะโดยหลักแล้วผู้ขนส่งจะต้องรับผิดทันทีเมื่อผู้โดยสารหรือสิ่งของได้รับความเสียหาย ส่วนผู้ขนส่งหากต้องการหลุดพ้นจากความรับผิดจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุยกเว้นความผิดของผู้ขนส่งประการใดประการหนึ่งใน 2 ประการดังที่ได้กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตามหากข้อเท็จจริงมีลักษณะเป็นการทำละเมิดก่อให้เกิดความเสียหายจากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 แล้วจะเห็นได้ว่ามีลักษณะความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดไม่ต่างจากความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนแต่อย่างใด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอย่างใดอันเดินด้วยเครื่องจักรกล บุคคลนั้น

จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์อันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์นั้นด้วย”

โดยศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ ได้เขียนอธิบายความหมายที่แท้จริงและการใช้มาตรา 437 อย่างถูกต้องไว้ในเรื่อง “ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย” โดยสามารถสรุปความเห็นของศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ได้ว่า ความรับผิดในทางละเมิดนั้นมีได้มีแต่เฉพาะการกระทำของบุคคลเท่านั้น แต่ยังมีความรับผิดโดยกฎหมายสันนิษฐานว่ามีความผิดด้วยและข้อสันนิษฐานดังกล่าวมีอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดของไทยหลายมาตรารวมถึงมาตรา 437 ด้วย

ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะหรือทรัพย์อันตรายตามมาตรา 437 นี้เป็น คนละหลักกับความรับผิดในทางละเมิดตามมาตรา 420 เนื่องจากความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะหรือทรัพย์อันตรายนั้นจะต้องไม่มีการกระทำของบุคคลผู้ต้องรับผิด หรือแม้หากมีการกระทำก็มีใช้การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จึงเรียกได้ว่าเป็น “ความรับผิดเด็ดขาด” (strict liability) เพราะหากเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วย่อมอ้างข้อยกเว้นความรับผิด 2 ประการอันได้แก่ เหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายไม่ได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาตัวบทและ

ลักษณะของความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 มีความใกล้เคียงหรือไม่แตกต่างจากความรับผิดตามสัญญารับประกันตามมาตรา 616 ว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ และมาตรา 634 กรณีผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้โดยสารในความเสียหายที่เกิดแก่ตัวผู้โดยสารคือเป็นความรับผิดในลักษณะความรับผิดเด็ดขาดโดยไม่ต้องมีองค์ประกอบเรื่องความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่อย่างใด โดยมีข้อยกเว้นความรับผิดคือการพิสูจน์โดยอ้างเหตุสุดวิสัยหรืออ้างความผิดของผู้เสียหายเอง

จากที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับทฤษฎีความรับผิดโดยเฉพาะความรับผิดทางละเมิดนั้น จะเห็นได้ว่า วิวัฒนาการของความรับผิดในทางละเมิดพัฒนากว้างขวางเป็นอย่างมากในช่วงศตวรรษที่ 19 และ 20 ซึ่งสะท้อนให้เห็นแรงกดดันซึ่งก่อตัวขึ้นในสังคมอุตสาหกรรม กิจกรรมทางด้านโทรคมนาคมทั้งการรถไฟ การเดินทะเล ตลอดจนการบิน สังคมยุคใหม่นี้นำมาสู่การจัดการระบบกฎหมายใหม่ว่าด้วยการคุ้มครองประโยชน์ประชาชน²⁹ เช่นแนวคิดเรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Product Liability) ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทางรถไฟ (Railroad Liability) ความรับผิดในทางละเมิดอันเกิดจากยานพาหนะ (Automobile Liability) รวมไปถึงความรับผิดของผู้ประกอบการในกิจการประเภทไฟฟ้าและน้ำมันที่นำหลักความรับผิดที่ไม่ต้องอาศัยความผิดมาบังคับใช้³⁰ และในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศ ก็ปรากฏโครงสร้างความรับผิดทางแพ่งทั้ง 4 ประเภทปรากฏอยู่ในอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆในระบบวอร์ซอ (ดังจะกล่าวโดยละเอียดในหัวข้อถัดไป) ยกตัวอย่างเช่น ระเบียบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระที่ไม่ลงทะเบียน เป็นความรับผิดทั่วไปหรือความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) เนื่องจากอนุสัญญามีได้ระบุไว้จึงต้องใช้หลักทั่วไปซึ่งผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ใช้ระบอบความผิดแบบพหุสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดหากความเสียหายเกิดขึ้นจาก “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติเหตุ” นั้นเกิดขึ้นบนอากาศยาน หรือในระหว่างการเดินทางใดๆเพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

²⁹ Deakin and Markesinis, *Markesinis and Deakin's Tort Law* p. 74

³⁰ Ehrenzweig A A, "Negligence without Fault," *California Law Review* 54, 4 (1966) p. 1436

ยาน³¹ นอกจากนี้ในความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 ซึ่งได้มีการเปลี่ยนระบอบความรับผิดตามอนุสัญญาออร์ซอจากระบอบ “ความรับผิดบนฐานความผิดประเภททสันนิษฐานความผิด” (Presumed Fault) มาเป็นระบอบ “ความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเด็ดขาด” (Absolute Liability) และสำหรับความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) นั้นพิธีสารกัวเตมาลิตี ค.ศ. 1971 ได้มีการนำหลักดังกล่าวมาสู่ระบบออร์ซออย่างเป็นทางการ โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดโดยไม่ต้อคำนึงว่ามีการกระทำอันเป็นการจงใจหรือประมาทหรือไม่ ถ้าปรากฏว่าการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสารเกิดขึ้นจาก “เหตุ” (event) บนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงอากาศยาน และอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับล่าสุด หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ได้นำระบอบ “ความผิดโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) มาใช้ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง และมาตรา 21 ซึ่งกำหนดว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิด ถ้า “อุบัติเหตุ” (accident) ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน สำหรับความเสียหายที่ไม่เกิน 113,100 SDR (Special Drawing Rights หรือ สิทธิพิเศษถอนเงิน) โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิดหรือประมาทเล็กน้อยหรือไม่

2.2 ระบบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อคนโดยสาร

การใช้อากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของอากาศยานที่จะสามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่งยวดเมื่อเข้าสู่ช่วงเวลาที่ยุทธศาสตร์โลกเกิดสันติภาพ ด้วยเหตุผลดังกล่าวประกอบกับ บทบาทของอากาศยานที่มีความสำคัญมากขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องมีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเพื่อควบคุมดูแลการบิน ความพยายามริเริ่มกฎเกณฑ์ดังกล่าวในช่วงแรกมุ่งเน้นไปที่กฎหมายอากาศแพนคิตีเมือง ได้แก่ อนุสัญญาปารีส และอนุสัญญาชิคาโก

ก่อนการร่างอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นั้นจึงไม่ปรากฏระบบกฎหมายใดที่นำมาควบคุมหรือวางระเบียบกฎหมายระหว่างประเทศแพนคิตีบุคคลว่าด้วยการบินพลเรือน ดังนั้น เมื่อเกิดการฟ้องร้องหรือเกิดความเสียหายอันเกี่ยวเนื่องด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจึงไม่มีกฎหมาย

³¹ ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

ระหว่างประเทศที่ใช้ควบคุมดูแลแก้ปัญหาดังกล่าวอย่างเฉพาะเจาะจงแต่ต้องใช้หลักการขัดกันแห่งกฎหมาย (Conflicts of Laws) หรือการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาล (Conflicts of Jurisdiction) ซึ่งการกำหนดเขตอำนาจศาลแต่ละรัฐก็ดี กฎหมายขัดกันก็ดี เป็นอำนาจอธิปไตยหรือนิตินโยบายของแต่ละรัฐ และกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลของแต่ละรัฐย่อมมีกฎเกณฑ์ที่แตกต่างออกไปหรือมีกฎเกณฑ์ของตัวเอง ไม่มีกฎหมายขัดกันสากล จึงเกิดช่องว่างแห่งความแตกต่างระหว่างระบบกฎหมายของแต่ละประเทศว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก

จากการที่สังคมระหว่างประเทศปราศจากกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงเกิดปัญหาความสับสนและไม่ชัดเจนในการใช้กฎหมาย เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสายการบิน คนโดยสาร หรือบุคคลที่สามมาจากหลายประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศมีระบบกฎหมายที่ต่างกันอย่างสิ้นเชิง เป็นผลให้การเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบินแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับทางเลือกใช้กฎหมายประเทศใดระบบใดมาปรับใช้กับแต่ละคดี จึงก่อให้เกิดปัญหาสำคัญเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ รวมถึงเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดี จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น จึงเกิดความพยายามที่จะวางหลักเกณฑ์ที่เป็นสากล เพื่อให้ยึดถือปฏิบัติที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อให้กฎเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยเฉพาะเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้น ในปีค.ศ. 1923 จึงได้มีความพยายามเพื่อร่างอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เมื่อองค์การการบินได้แสดงเจตนาร่วมกันว่ามีคามจำเป็นที่จะต้องทำให้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีระบบเดียวกันและเพื่อคุ้มครองสายการบินจากการเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนมหาศาล

อนุสัญญาวอร์ซอ หรืออนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) เป็นสนธิสัญญาแผนกคดีบุคคลฉบับหนึ่งที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดในโลกและเป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยกฎเกณฑ์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรก อนุสัญญาวอร์ซอเป็นผลมาจาก การประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ (the Conférence Internationale de Droit Privé Aérien หรือ CIDPA) 2 ครั้ง

โดยครั้งแรก การประชุมมีขึ้น ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 1925 และการประชุมครั้งที่ 2 มีขึ้น ณ กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์ ในปี ค.ศ. 1929 ซึ่งการประชุมรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในครั้งแรกนั้น ได้ก่อให้เกิดคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า the Comité International Technique d'Experts Juridique Aériens หรือ CITEJA³² ความมุ่งหมายในการริเริ่มอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในช่วงนั้นคือการแก้ปัญหาค่าความแตกต่างในระบบกฎหมายของแต่ละประเทศใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศเพื่อทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันและเพื่อขจัดปัญหาการขัดกันทางกฎหมาย อุตสาหกรรมการบินในยุคแรกเริ่มนั้นหากเกิดอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียวก็สามารถสร้างความเสียหายให้แก่สายการบินจนอาจล้มละลายได้ ผู้ร่างอนุสัญญาจึงตระหนักและเล็งเห็นความเปราะบางดังกล่าวของธุรกิจการบินที่จำเป็นต้องคุ้มครองผู้ขนส่งทางอากาศและอำนวยความสะดวกให้ธุรกิจการบินเติบโตต่อไปในอนาคต อนุสัญญาวอร์ซอจึงเกิดขึ้นโดยเป็นผลแห่งการประนีประนอมกันระหว่างการค้าผู้ขนส่งและคนโดยสารโดยอนุสัญญาใช้หลัก “presumption of carrier’s fault and reversed burden of proof” กล่าวคือ จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่จำนวนหนึ่ง เพื่อแลกกับการลดภาระการพิสูจน์ในเรื่องความรับผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งที่คนโดยสาร ทายาท ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งจะต้องพิสูจน์ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ขนส่งประมาทได้แน่นอนว่าตนมีความเสี่ยงในการรับขนเพียงใดเพื่อสำรองทรัพย์สินหรือทำประกันภัยไว้ ในขณะที่เดียวกันคนโดยสารและผู้ตราส่งมีหลักประกันว่าจะได้รับชำระค่าเสียหายแน่นอนจำนวนหนึ่ง ซึ่งหากไม่พอใจก็สามารถทำประกันภัยเพิ่มเติมเฉพาะรายได้ อันจะเป็นผลให้อัตราค่าโดยสารและค่าระวางอยู่ในระดับที่เหมาะสมกับการให้บริการและความรับผิด³³ และอยู่บนวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ 2 ประการ ประการแรก เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศให้เป็นระบบและมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และประการที่สอง เพื่อกำหนดขอบเขตแห่งความรับผิด ในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ³⁴

³² Escalada and Fredrico, *Aeronautical Law* (1979) p. 545

³³ Paul S. Dempsey and Michael Miled, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999* (Montreal: Centre for Research in Air & Space Law McGill University, 2005) p. 50

³⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ : เอกสารกฎหมาย, (กรุงเทพมหานคร : กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม, 2545), น. 506. “...Having recognized the advantage of regulating in a uniform manner the conditions of

ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นการประสานผลประโยชน์ระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารให้มีความสมดุลซึ่งกันและกัน โดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งนั้นมีความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่นตามที่อนุสัญญากำหนด ทั้งนี้ ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนที่ระบุไว้³⁵ การที่อนุสัญญาวางกฎเกณฑ์ในลักษณะดังกล่าว นับเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของคนโดยสารในฐานะผู้เสียหาย เนื่องจากคนโดยสารไม่ต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ความรับผิด กล่าวคือภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับฝ่ายผู้ขนส่ง ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขนส่ง เพราะผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

โดยอนุสัญญาออร์ซอประกอบไปด้วยระบบความรับผิด 3 ประเภท กล่าวคือ ครอบคลุมความรับผิดประการแรกคือความรับผิดบนฐานความผิด ประการที่สองคือบทสันนิษฐานความผิด ประการที่สามคือความรับผิดโดยเคร่งครัด

หลักเกณฑ์ของความรับผิดบนฐานความผิด อนุสัญญากำหนดว่า ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิด ในเหตุคนโดยสารตาย ได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับบาดเจ็บอื่นใดทางร่างกาย

หลักเกณฑ์ในเรื่องบทสันนิษฐานความผิด ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นอนุสัญญาออร์ซอ กำหนดให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งนั้นมีความผิด เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า (1) ตนได้จัดให้มีมาตรการอันจำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือ (2) เป็นการพันวิสัยสำหรับตนที่จะจัดให้มีมาตรการเช่นนั้น³⁶ หรือ (3) ความเสียหายเกิดจากความผิดของคนโดยสารเอง³⁷

อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้กำหนดความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ขนส่งในกรณีดังต่อไปนี้³⁸

ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ รวมทั้งกรณีชักช้าในการขนส่งคนโดยสาร ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกิน 125,000 ฟรังก์ต่อคนโดยสาร

international transportation by air in respect of the documents used for such transportation and of the liability of the carrier...”

³⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 205

³⁶ มาตรา 20 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

³⁷ มาตรา 21 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

³⁸ มาตรา 22 (1)(2)(3) แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

ในกรณีที่สามารถลงทะเบียนและของ เกิดความสูญหาย ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 250 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัม

ในกรณีที่สิ่งของที่คนโดยสารดูแลเอง เกิดความสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 5,000 ฟรังก์ต่อคนโดยสาร

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบตัวหรือส่งมอบตัวที่ไม่สมบูรณ์³⁹ หรือสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดมาจากการปฏิบัติอันมิชอบโดยจงใจหรือโดยการละเว้นการปฏิบัติในส่วนของผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ และจะต้องรับผิดชอบตามความเสียหายจริง⁴⁰ มีข้อสังเกตว่า ประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ เช่น ประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ไม่ปรากฏหลักเรื่องความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (faute lourde) จึงได้แปลงหลักการดังกล่าวมาเป็นเรื่อง “Wilful Misconduct” ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการตีความตามมามากมาย ทั้งที่ในต้นฉบับอนุสัญญาออร์ซอซึ่งเป็นภาษาฝรั่งเศสเพียงภาษาเดียวกลับไม่ปรากฏถ้อยคำที่สื่อถึง “Wilful Misconduct” แต่อย่างใด⁴¹

หลังจาก ค.ศ. 1929 ที่ได้มีการริเริ่มอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศฉบับแรก อุตสาหกรรมการบินมีการเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ประเทศภาคีต่างเห็นว่า เมื่ออุตสาหกรรมการบินในขณะนั้นมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วจนไม่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการคุ้มครองเหมือนเมื่อครั้งได้มีการร่างอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 อีก ประกอบกับจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่ำเกินไป ทั้งอนุสัญญาออร์ซอเองก็มีการบังคับใช้มานานพอสมควรแล้วและปรากฏให้เห็นถึงความบกพร่องของอนุสัญญาอย่างเห็นได้ชัดในเรื่องของถ้อยคำที่ใช้บัญญัติที่มีความไม่ชัดเจนและคลุมเครือ สถานการณ์ดังกล่าวนำมาสู่ความพยายามที่จะผลักดันให้เกิดการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอเป็นครั้งแรก จากเหตุผลดังกล่าวคณะกรรมการกฎหมายจึงได้จัดให้มีการร่างพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงออร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

³⁹ มาตรา 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

⁴⁰ มาตรา 25 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

⁴¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 209

(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) หรือ พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

ในประเด็นของความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น พิธีสารเฮกได้เพิ่มการจำกัดความรับผิดในกรณีการรับขนโดยสาร จากจำนวน 125,000 แพรงค์ ตามอนุสัญญาวอร์ซอ เป็นจำนวน 250,000 แพรงค์ และผู้ขนส่งยังอาจต้องชำระค่าธรรมเนียมนศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีให้แก่โจทก์ด้วย ถ้าปรากฏว่าโจทก์ได้รับความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งเคยเสนอขอใช้ให้แก่โจทก์

ยิ่งไปกว่านั้น พิธีสารเฮกได้แก้ไขปัญหาการตีความมาตรา 25 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 อันเป็นบทบัญญัติในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ ในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้นจาก “dol” และ “faute lourde” ซึ่งประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบคอมมอนลอว์ไม่คุ้นเคยกับหลักดังกล่าวจึงทำให้มีการตีความไปเป็นการปฏิบัติอันมิชอบโดยจงใจ หรือ “Willful Misconduct” พิธีสารเฮกจึงได้ปรับปรุงถ้อยคำให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นโดยให้หมายถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ นอกจากนี้ยังมีการขยายความรับผิดไปถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการดำเนินคดีกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกี่ยวกับอนุสัญญาวอร์ซอ โดยลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิใช้ประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อสู้ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำลงภายในขอบเขตของการจ้าง

ภายหลังได้มีการร่างพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 ซึ่งเกิดจากการประชุมเพื่อหาทางแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาวอร์ซอโดยคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จนได้แนวทางการแก้ปัญหา โดยการปรับปรุงอนุสัญญาวอร์ซอในลักษณะประนีประนอม กล่าวคือ ให้ใช้ระบบความผิดเด็ดขาด และจำกัดความรับผิดไว้ที่จำนวน 100,000 เหรียญอเมริกัน โดยห้ามมิให้มีการฝ่าฝืนจำนวนดังกล่าวไม่ว่าด้วยเหตุใด เป็นการนำหลัก “Unbreakable Limit” มาใช้ในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ แต่การจำกัดนี้จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ต่อปี ในเรื่องเขตอำนาจศาล ให้ผู้เสียหายฟ้องคดี ณ ศาลที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่ได้ด้วย โดยข้อเสนอดังกล่าวพัฒนามาเป็นพิธีสารกัวเตมาลาซิตี อาจกล่าวได้ว่าเป็นพิธีสารที่มุ่งปรับปรุงกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาวอร์ซอในส่วนที่

เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารเป็นสำคัญ ยิ่งไปกว่านั้นพิธีสารฉบับนี้ยังได้เปลี่ยนจากคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำว่า “เหตุการณ์” ซึ่งจะกล่าวอย่างละเอียดในบทถัดไป

อย่างไรก็ดี พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 ไม่เคยมีผลใช้บังคับในทางระหว่างประเทศ เนื่องจากมีเพียง 11 รัฐเท่านั้นที่ให้สัตยาบัน ซึ่งพิธีสารฉบับนี้จะมีผลบังคับได้ต่อเมื่อมีรัฐ 30 รัฐให้สัตยาบัน อย่างไรก็ตาม พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ก็ได้เสนอหลักเกณฑ์ใหม่ๆ หลายเรื่อง ซึ่งต่อมาหลักเกณฑ์ต่างๆ ในพิธีสารฉบับนี้ได้ปรากฏเป็นหลักเกณฑ์ในพิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ค.ศ. 1975 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 (Montreal Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955) พิธีสารฉบับนี้ได้แก้ไขเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนสินค้า และได้นำหลักการใหม่ๆ ที่ปรากฏในพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 มาใช้เป็นข้อความคิดเมื่อได้มีการร่างพิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออล ฉบับที่ 4 โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับระบบความรับผิด โดยกำหนดให้ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) สำหรับความเสียหาย สูญหาย ที่เกิดขึ้นกับการรับขนของ สำหรับกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความล่าช้าในการรับขนสินค้า ยังคงใช้การสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault)

นอกจากการปรับปรุงหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดในระบบวอร์ซอแล้ว ในปีค.ศ. 1992 สายการบินต่างๆ ทั้งหมดในประเทศญี่ปุ่นได้รวมตัวกันประกาศแก้ไขเงื่อนไขการรับขนของสายการบิน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงกฎเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัดความรับผิด โดยการแก้ไขเงื่อนไขดังกล่าวได้ก่อให้เกิดระบอบความรับผิด 2 ชั้น (Two-tier System of Liability) โดยความรับผิดชั้นแรกเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ในค่าเสียหายที่ไม่เกินจำนวน 100,000 SDR ส่วนความรับผิดชั้นที่สองเป็นความรับผิดภายใต้บทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault Liability) ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกข้อต่อสู้ตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ได้ทุกประการ

ภายหลังจากความริเริ่มระบอบความรับผิด 2 ชั้นของญี่ปุ่น ถือได้ว่าเป็นการผลักดันให้สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้จัดการประชุมสามัญประจำปี ณ เมือง กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เพื่อพิจารณาปัญหาการจำกัดความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอตามแนวทางการใช้ระบอบความรับผิด 2 ชั้นของญี่ปุ่นดังกล่าว โดยการประชุมครั้งนี้ได้มีการจัดทำความตกลงรวม 3 ฉบับได้แก่ IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA), Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier (MIA) และ Provision Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA) โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA)

ความตกลงนี้ได้วางกรอบความรับผิด 2 ชั้น ตามการริเริ่มระบบความรับผิดดังกล่าวของญี่ปุ่น ผู้ขนส่งยินดีที่จะไม่ขอจำกัดความรับผิดในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ แต่ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบเฉพาะค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นตัวเงินเท่านั้น ไม่รวมค่าเสียหายทางจิตใจ โดยที่ความตกลงนี้ได้เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งเลือกที่จะใช้ระบอบความรับผิด 2 ชั้น หรือไม่ก็ได้

2) Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier (MIA)

ความตกลง MIA กำหนดอย่างชัดเจนว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดในระบอบความรับผิด 2 ชั้น ชั้นแรกผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เป็นจำนวนไม่เกิน 100,000 SDR สำหรับส่วนที่เกิน 100,000 SDR จะใช้บทสันนิษฐานความผิด ซึ่งผู้ขนส่งจะรับตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยไม่จำกัด

นอกจากนี้ความตกลง MIA ได้ให้ทางเลือกแก่ผู้ขนส่งที่ลงนามมีสิทธิเลือกที่จะใช้กฎหมายแห่งภูมิลาเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวรของคนโดยสารเป็นกฎหมายที่ใช้คำนวณค่าเสียหายหรือไม่ก็ได้ ผลคือผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายในจำนวนที่เท่ากัน ไม่ว่าผู้เสียหายจะยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหาย ณ ศาลใด เพราะผู้ขนส่งเลือกให้คำนวณค่าเสียหายตามกฎหมายแห่งถิ่นที่อยู่ของคนโดยสารเอง

3) Provision Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA)

ความตกลง IPA เป็นความตกลงที่เป็นการบังคับให้ผู้ขนส่งที่จะลงนามนำเงื่อนไขมาตรฐานตามความตกลงนี้ไปกำหนดไว้ในเงื่อนไขการรับขน (Conditions of Carriage) ของตน อันจะมีผลให้เงื่อนไขตามความตกลง IIA และ MIA มีผลใช้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากเงื่อนไขจากความตกลงทั้งสองจะสามารถนำมาใช้บังคับได้เมื่อผู้ขนส่งทำการแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขในการรับขนของตนแล้ว

จากการศึกษาความเป็นมาของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจะเห็นได้ว่า กฎเกณฑ์ต่างๆที่ได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ถูกนำไปบังคับใช้กับประเทศต่างๆเกือบทั่วโลกซึ่งแสดงให้เห็นถึงความน่าเชื่อถือและคุณภาพประโยชน์แห่งอนุสัญญาดังกล่าว และอาจกล่าวได้ว่าไม่มีผู้ใดที่สามารถปฏิเสธอิทธิพลของอนุสัญญาวอร์ซอต่อกฎเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้เลย และอนุสัญญาวอร์ซอยังเป็นหัวใจสำคัญที่ทำการรวบรวมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศไว้ อย่างไรก็ดี ผู้ร่างก็ได้ให้คำนิยามที่พอเพียงของคำว่า “อุบัติเหตุ” (Accident) ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งนำไปสู่ปัญหาในการตีความต่อประเทศภาคีต่างๆ ซึ่งผู้ร่างอนุสัญญาในขณะนั้นก็อาจคาดไม่ถึงว่าการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและการเจริญเติบโตดังกล่าวได้นำมาซึ่งขอบเขตปัญหาที่กว้างขวางของคดีต่างๆว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ

แม้ว่าภายหลังจากการเริ่มใช้บังคับอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จะได้มีการมีพิธีสารและอนุสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆตามมาในระบบวอร์ซอ แต่กลับไม่มีพิธีสารหรืออนุสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับใดที่ประสบความสำเร็จในการแก้ไขมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ และแม้ว่าพิธีสารกัวเตมาลาซีดี ค.ศ. 1971 จะได้ขยายความไปถึงเหตุการณ์ต่างๆที่สามารถนำไปสู่เรียกร้องค่าเสียหายได้ให้มีความชัดเจนขึ้น แต่พิธีสารดังกล่าวก็ไม่เคยมีการนำมาบังคับใช้แต่อย่างใด เมื่อปัญหาการตีความดังกล่าวยังคงไม่ได้รับการแก้ไขและศาลแต่ละประเทศก็ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กันอย่างเอกเทศ ความไม่สอดคล้องกันจึงเกิดขึ้นเนื่องจากแต่ละรัฐต่างมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ปรากฏการณ์ดังกล่าวจึงสร้างความสับสนให้กับวงการการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาพิธีสารเพิ่มเติมและอนุสัญญาฉบับต่างๆในระบบวอร์ซอข้างต้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ระบบวอร์ซอนั้นมีความซับซ้อนและมีเอกสารที่เกี่ยวข้องมาก ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนทั้งต่อคนโดยสารทั้งผู้ขนส่งทางอากาศ โดยแม้คนโดยสารที่ขึ้น

เครื่องบินลำเดียวกันเที่ยวเดียวกันอาจอยู่ภายใต้กฎหมายที่แตกต่างกันก็เป็นได้ ไม่ว่าจะเป็กฎหมายภายในระบบบอร์ซอกี้ดี หรือกฎหมายภายในกี้ดี สาเหตุนั้นเป็นเพราะระบบบอร์ซอนั้นประกอบไปด้วยอนุสัญญาบอร์ซอและอนุสัญญาตลอดจนพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งรัฐภาคีบางรัฐได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาหลัก หรืออนุสัญญาบอร์ซอ แต่กลับไม่ได้ให้สัตยาบันกับพิธีสารฉบับแก้ไขด้วยหรือเลือกที่จะให้สัตยาบันต่อฉบับที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองมากที่สุดเท่านั้น จึงก่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันในรัฐภาคีที่ต่างกันนำไปสู่ความยุ่งยากซับซ้อน สถานการณ์ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งหลักเกณฑ์อันว่าด้วย สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของระบบบอร์ซออีกต่อไป ทั้งที่วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของระบบบอร์ซอคือ การทำให้กฎหมายมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Unification)⁴² ยิ่งไปกว่านั้นอนุสัญญาบอร์ซอได้รับการแก้ไขครั้งล่าสุดในปี ค.ศ. 1975 ซึ่งทำให้อนุสัญญามีความล้าสมัยและไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ดังนั้น เมื่อภาครัฐไม่สามารถแก้ปัญหาของระบบบอร์ซอได้อย่างมีประสิทธิภาพ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association หรือ IATA) ซึ่งเป็นภาคเอกชนได้จัดทำความตกลงกัวลาลัมเปอร์ ค.ศ. 1995 ขึ้นมา เหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ต้องเร่งจัดทำอนุสัญญาฉบับใหม่ซึ่งมิใช่เป็นการแก้ไขอนุสัญญาบอร์ซออีกต่อไป หากแต่เป็นการรวบรวมกฎเกณฑ์ต่างๆที่มีมากมายอยู่แล้วนั้นมาอยู่ในอนุสัญญาฉบับเดียวและพัฒนาให้มีความทันสมัยมากขึ้น

ในการนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้จัดการประชุมทางการทูตขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 11- 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 เพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) โดยมีผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 544 คน จากรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ 121 รัฐ รัฐนอกภาคี 1 รัฐ และผู้สังเกตการณ์จากองค์การระหว่างประเทศต่างๆอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งที่ประชุมสามารถบรรลุความตกลงดังกล่าวด้วยฉันทามติ (Consensus) โดยที่ไม่มีการลงคะแนนเสียงแต่ประการใด

⁴² Karin Paulson, "Passenger Liability, According to the Montreal Convention" University of Lund, 2009) p. 17

โดยอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้ใช้อนุสัญญาและพิธีสารฉบับต่างๆในระบบวอร์ซอเป็นหลักในการยกร่าง เป็นการประมวลกฎหมายและแนวทางปฏิบัติแห่งอนุสัญญาและพิธีสารในระบบวอร์ซอให้มาอยู่ในเอกสารเพียงฉบับเดียว ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับตัวบทรวบยอด (Consolidated Text) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดทำขึ้นหลังการประชุม ณ เมือง มอนทรีออล ค.ศ. 1975 ร่วมกับระบอบความรับผิด 2 ชั้น ภายใต้ความตกลงกัวลาร์ลัมเปอร์ ค.ศ. 1995 จึงอาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นมิได้มีหลักการใหม่แต่ประการใด มีเพียงการปรับปรุงถ้อยคำให้มีความเหมาะสมและทันสมัยมากขึ้น⁴³

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 วางระบอบความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ต่างจากอนุสัญญาวอร์ซอนัก เว้นแต่ในกรณีของความรับผิดกรณีคนโดยสารเท่านั้นที่ได้ยอมรับทางปฏิบัติของระบอบความรับผิด 2 ชั้น (two-tier system of liability) เข้ามาในสนธิสัญญาอย่างเป็นทางการ โดยกำหนดกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง และมาตรา 21 มีสาระสำคัญ ดังนี้

ชั้นแรก ใช้หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) สำหรับค่าเสียหาย ที่ไม่เกิน 113,100 SDR (Special Drawing Rights หรือ สิทธิพิเศษถอนเงิน) กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายจากการตายหรือบาดเจ็บของ คนโดยสาร ถ้าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

ชั้นที่สอง ใช้หลักการสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) สำหรับความรับผิดในส่วนที่เกิน 113,100 SDR ซึ่งผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดหรือไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 SDR นี้ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า (1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่ชอบด้วยกฎหมายของตน หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน หรือ (2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายของบุคคลที่ 3 อาจกล่าวได้ว่าเป็นหลัก “fault based, presumption of carrier’s fault and reversed burden of proof ”

⁴³ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 216-217

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 20 ได้ปรับปรุงหลักการของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 4 ข้อ 6 โดยมีใจความสำคัญ คือ ไม่ว่าจะจะเป็นระบอบความรับผิดแบบใด ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำที่ไม่ชอบของ “ผู้เรียกร้องค่าเสียหาย” เอง หรือ “บุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายได้รับสิทธิมา” และรวมถึง “คนโดยสาร” ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเป็นผู้เรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมาจากคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

2.3 องค์ประกอบความรับผิดผู้ขนส่งทางอากาศกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายในกรณีอุบัติเหตุ

อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ถือว่าเป็นศูนย์กลางของกฎเกณฑ์ว่าด้วยการบินระหว่างประเทศ แต่เป็นที่น่าเสียดายที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มิได้ให้คำนิยามที่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 ไว้แต่อย่างใด ซึ่งนำไปสู่ความสับสนของรัฐภาคีในการตีความ ตราสารแก้ไขเพิ่มเติมฉบับต่างๆรวมถึง พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 และพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 ที่ควรจะดำเนินแนวทางการแก้ไขข้อขัดแย้งหรือข้อบกพร่องของอนุสัญญาต้นฉบับ ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 บัญญัติเอาไว้ว่า

“Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement”

“ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย ได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับบาดเจ็บอื่นใดทางร่างกาย ถ้าอุบัติเหตุที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ขณะขึ้นหรือลงจากอากาศยาน”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติข้างต้นภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 17 วรรค 1 ผู้ขนส่งจักต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้มาตรการทุกวิถีทางเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายดังกล่าว นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการดังต่อไปนี้

- 1) เกิดอุบัติเหตุ
- 2) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการโดยขณะขึ้นหรือลงอากาศยาน และ
- 3) เป็นเหตุให้ตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ทั้งนี้ หากเข้าเงื่อนไขทั้ง 3 ประการดังกล่าว จะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น และเมื่อข้อ 17 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติความในทำนองเดียวกับข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 คดีที่ตัดสินตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงสามารถนำมาเป็นตัวอย่างในการปรับใช้ข้อ 17 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้

2.3.1 อุบัติเหตุ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญามาตรา 17 วรรค 1 นั้น ความเสียหายหรือความบาดเจ็บแก่ร่างกายนั้นก็ต้องเกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นภาระของผู้ฟ้องที่จะต้องพิสูจน์ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ถ้าสามารถพิสูจน์ได้ ผู้ขนส่งจะมีข้อต่อสู้เพียงประการเดียวภายใต้อนุสัญญาในระบบออร์ซอเท่านั้นคือ ข้อต่อสู้ที่ว่าตนได้กระทำทุกวิถีทางเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงมิให้ความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว หรือเป็นไปไม่ได้เลยที่ผู้ขนส่งจะสามารถดำเนินวิถีทางเหล่านั้น⁴⁴ อย่างไรก็ตาม ข้อต่อสู้นี้ได้ถูกจำกัดโดยตราสารฉบับแก้ไขและอนุสัญญา มอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งได้กำหนดความผิดในชั้นแรกเป็นความรับผิดเคร่งครัด (Strict Liability) ไว้ที่จำนวนไม่เกิน 113,100 SDR สำหรับความผิดในชั้นที่สองผู้ขนส่งโดยไม่จำกัดจำนวน ตามความเสียหายจริง และยังใช้ข้อต่อสู้เดิมตามที่ได้กำหนดในอนุสัญญาออร์ซอ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นได้

สาระสำคัญของมาตรา 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนา จะเห็นได้ว่ามาตรานี้ให้ความสำคัญกับการตีความตัวบทและบริบทเป็นหลัก โดยถือเอาความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์เป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณารองลงมา ดังนั้นจึงถือเป็นความรับผิดชอบของรัฐภาคีที่จะต้องให้ความหมายหรือนิยามของคำเฉพาะใดๆในสนธิสัญญาให้มีความสอดคล้องกับความคาดหมายของรัฐภาคี และเพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการตีความนี้กรณีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาอนุสัญญาต้นฉบับและ

⁴⁴ มาตรา 20 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

อนุสัญญาฉบับแปล สำหรับความหมายในทางกฎหมายของคำว่าอุบัติเหตุ หรือ l'accident ในภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ร่างอนุสัญญาต้นฉบับนั้น มีความหมายที่ต่างไปเพียงเล็กน้อยจากภาษาอังกฤษ ภาษาเยอรมัน และ ภาษาอังกฤษ-อเมริกันซึ่งมีความหมายเช่นเดียวกัน

ความหมายโดยทั่วไปของคำว่า “อุบัติเหตุ” มักใช้อธิบายถึงเหตุการณ์ที่เกิดความบาดเจ็บแก่ร่างกายของบุคคล และยังใช้อธิบายถึงสาเหตุของความบาดเจ็บได้อีกด้วย “อุบัติเหตุ” จึงมีความหมายถึงความถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญ (Fortuitous) ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น (unexpected) เหตุการณ์ที่ไม่ใช่กรณีปกติ (unusual) หรือไม่ได้เกิดจากความตั้งใจ (unintended)⁴⁵ โดย Lord Lindley ได้ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“คำว่า “อุบัติเหตุ” ไม่ใช่คำศัพท์ทางกฎหมายที่มีความหมายนิยามไว้อย่างชัดเจน เมื่อพิจารณาความหมายโดยทั่วไปประกอบกับความรับผิดชอบตามกฎหมาย คำว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้น (occurrence) โดยไม่ได้เกิดจากความจงใจ หรือ อยู่เหนือการคาดหมายซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือสูญเสีย และคำว่า “อุบัติเหตุ” นี้หมายถึงทั้งเหตุและผล โดยไม่ต้องพิจารณาแยกกัน”⁴⁶

สำหรับความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยพิจารณาตามตัวบทและจุดประสงค์ของอนุสัญญา จะเห็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุ จึงหมายความว่าไม่ใช่ทุกกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายบนอากาศยาน และเมื่อเปรียบเทียบข้อ 17 ว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย และข้อ 18 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีสัมภาระเสียหาย มีข้อสังเกตประการสำคัญว่า อนุสัญญาทั้งฉบับภาษาฝรั่งเศสและภาษาอังกฤษบัญญัติโดยใช้คำต่างกัน ในขณะที่ข้อ 17 กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีที่ความเสียหายเกิดจาก “อุบัติเหตุ” แต่ในข้อ 18 กลับบัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีสัมภาระถูกทำลายหรือสูญหายจาก “เหตุการณ์” ความแตกต่างนี้ทำให้ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาให้ความเห็นว่า ผู้ร่างอนุสัญญาย่อมต้องมุ่งหมายให้คำว่า “อุบัติเหตุ”(accident) มีความหมายต่างไปจากคำว่า “เหตุการณ์” (occurrence)⁴⁷ ดังนั้นความหมายของข้อ 18 จึงสามารถตีความได้กว้างกว่า

⁴⁵ Ibid, at 400.

⁴⁶ Fenton v. J. Tholey & Co., [1903] A.C 443, 453.

⁴⁷ Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (S.Ct. 1985), at 402-403.

ข้อ 17 เพราะไม่ใช่ทุกกรณีที่เกิดความเสียหายจะเกิดจากอุบัติเหตุภายใต้อนุสัญญา อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาเองก็ได้ชี้ว่าจุดใดคือเส้นแบ่งที่ชัดเจนระหว่าง “เหตุการณ์” และ “อุบัติเหตุ” ปัญหาดังกล่าวเป็นประเด็นปัญหาที่มีการวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากที่สุดปัญหาหนึ่งก็ว่าได้ และก่อให้เกิดปัญหาการตีความเรื่อยมาว่าเหตุการณ์ใดบ้างที่จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เนื่องจากถ้อยบัญญัติที่ไม่ชัดเจนนี้เอง ทำให้ในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศเป็นจำนวนมาก โจทก์ในคดีเหล่านั้นมักโต้เถียงว่าในคดีของตน “อุบัติเหตุ” (accident) ไม่ได้เกิดขึ้นเพื่อที่ว่าคดีจะได้ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้

อย่างไรก็ดี คดีที่ได้วางบรรทัดฐานและมีการกล่าวอ้างถึงและยกเป็นบรรทัดฐานมากที่สุดว่า เหตุการณ์ใดเป็น “อุบัติเหตุ” (accident) ตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้แก่ คดี *Air France v. Saks* ซึ่งโจทก์อ้างว่าได้รับบาดเจ็บจากการปรับความดันอากาศภายในอากาศยาน แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าระบบความดันอากาศภายในตัวเครื่องบินทำงานเป็นปกติและมีระดับความดันที่เหมาะสมแล้ว ศาลตัดสินว่าระบบความดันที่ทำงานเป็นปกติเป็นสาเหตุเดียวที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บของโจทก์กรณีจึงไม่ใช่อุบัติเหตุ⁴⁸ คดีนี้ผู้พิพากษา O'Connor ได้วางบรรทัดฐานในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ 2 ประการคือ 1) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติวิสัย (Unusual event) หรือไม่อาจคาดหมายได้ (Unexpected event) 2) เกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร

2.3.2 เป็นเหตุให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามข้อ 17 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ต่อคนโดยสารเมื่ออุบัติเหตุนั้นเป็นเหตุให้คนโดยสาร “ถึงแก่ความตาย” (mort หรือ death) หรือ “ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย” (lésion corporelle หรือ bodily injury) โดยคำว่า “ตาย” นั้นย่อมไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการตีความเพราะความตายย่อมหมายถึงการที่ร่างกายหยุดทำงานหรือการสิ้นสุดของชีวิต⁴⁹ ส่วนคำว่า “ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย” นั้น ก่อให้เกิดประเด็นคำถามที่ว่าความบาดเจ็บแก่ร่างกายนี้รวมไปถึงจิตใจ (mental injury) ด้วยหรือไม่ ซึ่งเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญที่ได้มีการหยิบ

⁴⁸ Air France v. Saks, 470 U.S. 392, (S.Ct. 1985).

⁴⁹ Paul S. Dempsey and Michael Milde, supra note 15, p. 121.

ยกขึ้นมาพิจารณา คำถามที่ตามมาคือ ความเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจอาจได้รับการชดใช้ได้หรือไม่ โดยเฉพาะความเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจแต่เพียงอย่างเดียวที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารจากอุบัติเหตุการรับขนทางอากาศจะอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาหรือไม่

ศาลสูงสุดสหรัฐอเมริกายังมีได้มีโอกาสในการแก้ปัญหาในเรื่องความเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจ มีเพียงศาลชั้นต้นเท่านั้นที่ได้มีการตัดสินในประเด็นดังกล่าว อย่างไรก็ตามยังคงปรากฏข้อโต้เถียงและความเห็นที่ขัดแย้งว่าควรปรับใช้หลักเกณฑ์ในเรื่องความเสียหายทางจิตใจอย่างไร ส่วนในประเทศอังกฤษนั้นศาลในหลายคดีเห็นว่าความเสียหายทางจิตใจ (mental injury) สามารถได้รับการชดใช้ได้เมื่อเป็นความเสียหายทางจิตใจที่เกิดจากความบาดเจ็บทางร่างกาย ในคดี *King v. Bristow Helicopters*⁵⁰ และคดี *Morris v. KLM*⁵¹ ศาลได้วางหลักว่าความบาดเจ็บเหล่านี้สามารถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายภายใต้อนุสัญญา ตราบใดที่ยังปรากฏความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและความบาดเจ็บ และการบาดเจ็บทางจิตใจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ การตีความโดยศาลอังกฤษจึงตีความคำว่า “ความบาดเจ็บแก่ร่างกาย” (bodily injury) อย่างกว้าง แม้ว่าความเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจแต่เพียงอย่างเดียวที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารจากอุบัติเหตุการรับขนทางอากาศจะไม่ได้การยอมรับจากศาลโดยทั่วไปว่าสามารถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายภายใต้อนุสัญญาได้ แต่ก็ปรากฏความเปลี่ยนแปลงในแนวทางการวินิจฉัยของศาลเกี่ยวกับโรคเครียดที่เกิดจากเหตุการณ์ร้าย (Post Traumatic Stress Disorder หรือ PTSD) เช่น คดี *Weaver v Delta Airlines*⁵² ศาลในคดีนี้ตัดสินว่าความบาดเจ็บทางร่างกายต่อสมอสามารถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายได้ เมื่อได้รับการยืนยันจากการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ว่าโรค PTSD สามารถก่อให้เกิดความบาดเจ็บทางร่างกายต่อสมอได้ คดีนี้จึงเป็นคดีที่เปลี่ยนการให้คำนิยามของคำว่า “ความบาดเจ็บทางร่างกาย” อย่างมาก

แม้ว่ากฎเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในระบบออร์ซอ จะได้รับการพัฒนาและแก้ไขทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการหลายครั้ง โดยเฉพาะประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในหลายทศวรรษที่ผ่านมา และการแก้ไขเช่นว่ายิ่งทำให้อนุสัญญาออร์ซอเกิดความ

⁵⁰ Philip King –v- Bristow Helicopters [2002] UKHL 7

⁵¹ Morris v. KLM, Gazette 21-Jun-2001, [2001] EWCA Civ 790, [2001] 3 WLR 351, [2001] 3 All ER 126, [2002] QB 100, [2001] CLC 1460, [2001] 2 All ER (Comm) 153

⁵² Weaver v. Delta Airlines, Inc., 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999)

ซับซ้อนและสับสนอย่างยิ่ง ทั้งต่อ ผู้ขนส่ง คนโดยสาร นักกฎหมาย ตลอดจนศาล และยิ่งห่างไกลจากความเป็นไปได้ที่จะทำให้เจตนารมณ์ที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องการทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเป็นจริงขึ้นมาได้ ในที่สุดปัญหาของระบบวอร์ซอมาถึงข้อสรุปเมื่อสมาคมนานาชาติระหว่างประเทศ (IATA) ได้จัดทำความตกลงกัวลาสัมเปอร์ ค.ศ. 1995 ขึ้นมาเพื่อใช้ความรับผิด 2 ชั้น สำหรับกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งเป็นหลักการที่ริเริ่มโดยสายการบินของญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จำเป็นต้องจัดทำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพื่อประมวลกฎหมายทั้งหลายให้อยู่ในตราสารเพียงฉบับเดียว

จากการศึกษาพบว่า ทฤษฎีความผิดนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) ทฤษฎีความผิด 2) ทฤษฎีข้อสันนิษฐานความผิด 3) ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด และ 4) ทฤษฎีความผิดโดยเด็ดขาด เมื่อพิจารณาระบบความรับผิดตามอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับต่างๆในระบบวอร์ซอจะเห็นถึงพัฒนาการและความพยายามในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากระบบความรับผิดของอนุสัญญาแต่ละฉบับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมต่อความรับผิดของผู้ขนส่งและการชดเชยค่าเสียหายแก่คนโดยสารมากที่สุด นับตั้งแต่อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งถือเป็นอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรก ตลอดจนพิธีสารแก้ไขฉบับต่างๆภายใต้ระบบวอร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาฉบับล่าสุดที่ว่าด้วยกฎหมายดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันไปตามพิธีสารและอนุสัญญายกเว้นระบบวอร์ซอกลับทำให้เกิดความสลับซับซ้อนและสับสน เนื่องจากแต่ละรัฐภาคีก็เลือกปรับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันตามแต่ละพิธีสารหรืออนุสัญญาที่รัฐภาคนั้นๆลงนามและให้สัตยาบัน ทำให้เจตนารมณ์ในการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศห่างไกลจากความเป็นจริง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้จัดประชุมเพื่อร่างอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ขึ้น ซึ่งเป็นการประมวลกฎหมายและแนวทางปฏิบัติแห่งอนุสัญญาและพิธีสารในระบบวอร์ซอให้มาอยู่ในเอกสารเพียงฉบับเดียว อนุสัญญาฯวางระบบความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ต่างจากอนุสัญญาวอร์ซอนัก เว้นแต่ในกรณีของความรับผิดกรณีคนโดยสารซึ่งนำหลักปฏิบัติเรื่องระบบความรับผิดแบบสองชั้น (two-tier system liability) เข้ามาในอนุสัญญา โดยกำหนดให้ชั้นแรก ใช้

หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และชั้นที่สอง ใช้หลักการสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) ข้อ 17 ยังคงกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยมีเงื่อนไขว่าความตายหรือความบาดเจ็บของคนโดยสารนั้นเกิดจาก “อุบัติเหตุ” โดยที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ดังนั้น หากผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าความตายหรือความบาดเจ็บเกิดจากอุบัติเหตุก็เพียงพอต่อความรับผิดของคนโดยสารในความผิดชั้นแรกแล้ว โดยไม่ต้องคำนึงว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ยังคงไม่มีการให้คำนิยามที่ชัดเจน นำมาสู่คำถามที่ว่า เหตุการณ์ลักษณะใดบ้างจึงจะตรงกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งจะก่อให้เกิดความรับผิดของผู้ขนส่ง เพื่อที่จะแก้ปัญหาดังกล่าว ในบทต่อไปผู้เขียนจะศึกษาทฤษฎีเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา เพื่อวิเคราะห์แนวทางการตีความต่อไป

บทที่ 3

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในการรับขน ระหว่างประเทศทางอากาศ

ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์แนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของกฎเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผู้เขียนจะศึกษาจากขอบเขตของคำดังกล่าวในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยศึกษาจากการรายงานการประชุมการร่างอนุสัญญามอนทรีออลซึ่งจะสะท้อนให้เห็นเจตนารมณ์ของผู้ร่างตลอดจนท่าทีหรือจุดยืนของตัวแทนของรัฐภาคีต่างๆของอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวถึงขอบเขตของคำดังกล่าวในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ตลอดจนพิธีสารแก้ไขฉบับต่างๆ ได้แก่ พิธีสารเฮก และพิธีสารกัวเตมาลาซิตี เนื่องจากเงื่อนไขในความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารกรณีอุบัติเหตุยังคงไม่เปลี่ยนแปลง ประกอบกับพิธีสารฉบับดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในการเปลี่ยนแปลงและแก้ไขคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นปัญหาในการตีความเรื่อยมา ยิ่งไปกว่านั้นอนุสัญญามอนทรีออลเป็นการรวบรวมกฎเกณฑ์ต่างๆว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยเฉพาะอนุสัญญาในระบบออร์ซอ ดังนั้นการศึกษาคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวจึงมีความสัมพันธ์กับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 อย่างเลี่ยงไม่ได้ เพื่อสะท้อนให้เห็นปัญหาการตีความถ้อยคำของอนุสัญญา เพื่อนำไปสู่หลักการการตีความถ้อยคำของอนุสัญญาฉบับดังกล่าว กรณีจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาหลักการพื้นฐานของการตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศซึ่งมีผลผูกพันทุกรัฐ ไม่ว่าจะป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 หรือไม่ก็ตาม

เนื่องด้วยปัญหาที่เป็นมาตราถกเถียงกันมาอย่างยาวนานถึงความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารเพิ่มเติมต่างๆในระบบออร์ซอมิได้ให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แม้กระทั่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาว่าด้วยกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศฉบับใหม่ล่าสุดซึ่งเป็นการประมวลกฎเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศจากตราสารทั้งหมดในระบบออร์ซอให้มาอยู่ในตราสารเพียงฉบับเดียวก็ยังพลาดโอกาสที่จะให้คำนิยามที่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นผลให้รัฐภาคีสมาชิกตีความตามเขตอำนาจศาลของตนเอง ในระบบคอมมอนลอว์นั้นยึดหลักคำพิพากษาซึ่งเป็นบรรทัด

ฐาน (precedent cases) เป็นสำคัญในการให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” รวมไปถึงการพิจารณาคำตัดสินจากศาลต่างประเทศด้วย โดยเฉพาะคดี Air France v. Saks (1985) ที่ไม่เพียงแต่ศาลในสหรัฐอเมริกาเท่านั้นแม้แต่ศาลของรัฐภาคีอนุสัญญาฯ รัฐอื่นก็มักจะหยิบยกคดีดังกล่าวมาอ้างอิงบ่อยครั้ง ส่วนศาลของรัฐภาคีในระบบซีวิลลอว์มิได้ยึดคำพิพากษาที่เป็นบรรทัดฐานเป็นหลักสำคัญที่สุด หากแต่ศาลจะพิจารณาการกระทำของผู้ขนส่งเป็นหลัก กล่าวคือ ผู้ขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายตามข้อ 17 โดยเป็นการกระทำโดยมิชอบหรือกระทำไปโดยประมาทหรือไม่ การศึกษาคำพิพากษาและการให้คำนิยามโดยศาลรัฐภาคีต่างๆ จึงเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันและมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยจะทำการสรุปแนวคำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศที่ได้วินิจฉัยในประเด็นดังกล่าวเพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการวินิจฉัยและการให้ความเห็นของศาลตามหลักสากล โดยการศึกษาบทนี้จะนำมาสู่แนวทางที่เป็นบทสรุปของการแก้ไขปัญหาความสับสนในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดจากการไม่มีบทนิยามที่ชัดเจน

3.1 กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

สนธิสัญญานับเป็นตราสารที่มีความสำคัญในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และในส่วนของจารีตประเพณีระหว่างประเทศก็มีวิวัฒนาการให้มีความแน่นอนชัดเจนยิ่งขึ้น และด้วยความสำคัญของสนธิสัญญา และจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับการทำสนธิสัญญานี้เองที่คณะกรรมการสิทธิกฎหมายระหว่างประเทศให้ความสนใจที่จะจัดทำประมวลขึ้นเป็นอนุสัญญากรุงเวียนนาดังกล่าว¹ ในปี 1966 คณะกรรมการก็ได้รับรองร่างของอนุสัญญาฉบับนี้ซึ่งได้บรรจุร่างบทบัญญัติของอนุญาตลอดจนบันทึกความเห็นเกี่ยวกับมาตราบทต่างๆ ดังกล่าว² และร่างมาตราบทเหล่านี้ได้กลายเป็นร่าง

¹ ในปี 1949 คณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติได้รับเอากฎหมายสนธิสัญญาเป็นส่วนหนึ่งในรายการที่จะจัดทำเป็นประมวลกฎหมาย เนื่องจากเดิมทีคณะกรรมการของสันนิบาตชาติ ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 1924 ไม่ได้รวมเอากฎหมายสนธิสัญญาไว้ในรายการที่จะจัดทำเป็นประมวลด้วย จนกระทั่งในปี 1928 ซึ่งที่ประชุม Pan-American Conference ได้ตกลงที่จะให้มีการประมวล และจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาขึ้น

² YBILC (1966), ii pp. 173-274. The commentaries are an invaluable source of reference. บันทึกความเห็นดังกล่าวมีคุณค่าอย่างยิ่งในฐานะที่เป็นแหล่งอ้างอิงศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับกฎหมายสนธิสัญญา ซึ่งสำนักเลขาธิการสหประชาชาติได้จัดทำคู่มือในการศึกษาร่างมาตราบทเกี่ยวกับกฎหมายสนธิสัญญา ซึ่งรับรองโดยคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศ ในการประชุมครั้งที่ 18 (1966).

ที่เสนอต่อที่ประชุมซึ่งประกอบไปด้วยสมาชิกประเทศต่างๆกว่า 100 ประเทศที่เข้าร่วมประชุมกัน ณ กรุงเวียนนา ในปี ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1969 ในที่สุดได้มีการรับรองอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ฉบับนี้ และอนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 27 มกราคม ค.ศ. 1980

ต่อมาในปีค.ศ. 1986 ได้มีการทำอนุสัญญา ณ กรุงเวียนนาอีกฉบับหนึ่ง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ จัดทำ ของคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศเช่นกัน³ เป็นอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาที่กระทำระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศ หรือระหว่างองค์การระหว่างประเทศด้วยกัน⁴ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลอย่างกว้างขวางในการปรับใช้กับสนธิสัญญาที่กระทำระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศ หรือ ระหว่างองค์การระหว่างประเทศดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทนิยาม ความหมายของสนธิสัญญา กล่าวคือเพื่อพิจารณาว่าตราสาร การตกลงใดเป็นสนธิสัญญาหรือไม่ มีกรอบ ระเบียบ วิธีการทำสนธิสัญญาอย่างไร ในทำนองเดียวกับที่อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญามีผลบังคับต่อสนธิสัญญาที่กระทำระหว่างรัฐ แต่ในระหว่างที่อนุสัญญากรุงเวียนนาปี ค.ศ. 1986 ยังไม่ได้บังคับใช้ อนุสัญญาปี ค.ศ. 1969 ก็เป็นหลักกฎหมายที่บังคับใช้โดยทั่วไปกับการทำสนธิสัญญา นับได้ว่าเป็นหลักกฎหมายพื้นฐานสำหรับการทำสนธิสัญญา

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969) เป็นสนธิสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมืองในเรื่องสนธิสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างรัฐกับรัฐ โดยเป็นการนำกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาประมวลไว้ให้เป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อเกิดกรณีที่มีปัญหาว่าอนุสัญญาฉบับใดมีถ้อยบัญญัติที่ไม่ชัดเจนหรือคลุมเครือ ดังเช่น กรณีที่อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้ให้คำนิยามที่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 วรรค 1 กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายและได้รับการบาดเจ็บ ซึ่งจัดอยู่ในหมวดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและขอบเขตของค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย อนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969ได้วางหลักในการตีความอนุสัญญาต่างๆไว้ และแม้ว่ารัฐภาคีของอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 จะมีเพียง 114 ประเทศ ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่า

³ YBILC (1982), ii, pt 2, pp 9-77.

⁴ ILM, 25 (1986), p. 543.

บางรัฐที่เป็นภาคีสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 จะไม่ได้เป็นภาคีสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 แต่เนื่องจากอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ถือเป็น การประกาศกฎหมายจารีตประเพณีที่มีอยู่แล้วซึ่งยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ในลักษณะทั่วไป ดังนั้น แม้รัฐที่ยังไม่ได้เป็นภาคีสัญญาฉบับนี้ แต่ก็ยังคงอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายจารีตประเพณีในเรื่องนี้ ฉะนั้น ไม่ว่ารัฐที่เป็นภาคีสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 จะได้เข้าเป็นภาคีสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969หรือไม่ ก็ต้องตีความอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ตามหลักที่อนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ได้กำหนดไว้

ปัญหาสำคัญที่ผู้ใช้กฎหมายภายในและกฎหมายระหว่างประเทศต้องเผชิญ คือประเด็น ปัญหาในเรื่องการตีความ⁵ การตีความไม่ใช่การตีความหมายตามพจนานุกรมของคำที่ปรากฏใน บทบัญญัติ เนื่องจากคำหนึ่งคำสามารถตีความได้หลายความหมายเมื่อปรากฏในบริบทที่ต่างกัน ออกไป จึงไม่อาจคาดเห็นได้ถึงความจำเป็นที่จะต้องตีความ⁶

การตีความนั้นเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการทำความเข้าใจสาระสำคัญและผลกระทบของการกระทำและวิธีการในทางระหว่างประเทศ (international acts and instruments) ในแง่กฎหมายก็เช่นเดียวกัน การตีความนั้นมีบทบาทในการให้ความกระจ่างชัดของความหมายของนิติกรรมและกฎเกณฑ์ทางนิติศาสตร์ ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการตีความคือเป้าประสงค์และสาระสำคัญของสาร (instruments) นั้นๆ ทั้งยังหมายถึงการสร้าง ความกระจ่างให้กับความหมายของสนธิสัญญา หรือการสืบหาเจตนารมณ์ของคู่สัญญาจากตัวบทบัญญัติตลอดจนเจตนารมณ์ร่วมกัน (common intention) ของรัฐภาคีแห่งสนธิสัญญา

สำหรับกฎเกณฑ์หรือทฤษฎีการตีความนี้มาจากสำนักความคิดทางกฎหมายที่สำคัญ 3 สำนัก ได้แก่ 1) สำนักเจตนารมณ์ของภาคี (“Intention of The Parties” or “Founding Fathers”) 2) สำนักการตีความตามตัวอักษร หรือการตีความตามความหมายธรรมดา (Textual Approach or Ordinary Meaning of the Words” School) และ 3) สำนักการตีความตามความมุ่งหมายและ

⁵ Malcolm N. Shaw, *International Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003) at 838

⁶ Harvard Law School, *"Draft Convention on the Law of Treaties."* (1935). p.946.

วัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา หรือการตีความตามความเป็นธรรม (“Teleological” or “Aim and Object” School)⁷

สำนักเจตนารมณ์ของภาคนั้น ถือเอาวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของคู่สัญญาเป็นหลักสำคัญในการพิจารณา โดยเจตนาของคู่สัญญามุ่งผูกนิติสัมพันธ์จึงได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ซึ่งเจตนาในที่นี้หมายถึงเจตนาดั้งเดิม (Original Intentions) ดังนั้นสำนักนี้จึงให้ความสำคัญกับงานเตรียมร่างสนธิสัญญา ตลอดจนเอกสารทั้งปวงนับแต่มีการเจรจาเพื่อจัดทำสนธิสัญญา วิธีการตีความของสำนักนี้จึงเป็นไปเพื่อการค้นหาเจตนารมณ์ของคู่สัญญา⁸

สำนักการตีความตามความหมายธรรมดา (Textual Approach or Ordinary Meaning of the Words” School) นั้นจะมุ่งศึกษาและวิเคราะห์ถ้อยคำในสนธิสัญญาเพื่อให้ได้มาซึ่งเจตนาที่แท้จริงของคู่กรณี โดยเชื่อว่าข้อความต่างๆที่ปรากฏอยู่ในสนธิสัญญาแสดงถึงเจตนารมณ์ของคู่กรณีได้ดีที่สุดแล้ว⁹

ส่วนสำนักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา หรือการตีความตามความเป็นธรรม (“Teleological” or “Aim and Object” School) มุ่งเน้นที่ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาเป็นหลัก ซึ่งต่างจากสำนักความคิดทั้งสองสำนักดังกล่าวข้างต้น สำนักความคิดนี้ค้นหาเจตนารมณ์ของสนธิสัญญาโดยพิจารณาที่ตัวบท อารัมภบท ภาคผนวก ตลอดจนความตกลงข้างเคียง (Relevant Agreements) ที่ใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคี เนื่องจากเอกสารเหล่านี้จะช่วยพิสูจน์เจตนารมณ์ที่แท้จริงของสนธิสัญญาได้¹⁰

แม้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศไม่ได้ชี้ขาดว่าควรใช้กฎเกณฑ์การตีความใด¹¹ แต่หากพิจารณาจากคำพิพากษาต่างๆของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศจะเห็นว่าศาลามีแนวโน้มในการใช้

⁷ Fitzmaurice, *The Law and Procedure of International Court of Justice* (London: Grotius Publications Limited, 2013) p. 42.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Nial Fennelly, "Legal Interpretation at the European Court of Justice," *Forham International Law Journal* 20, 3 (1996) p. 664

¹¹ Ibid.

กฎเกณฑ์การตีความไปทางสำนักการตีความตามสำนักการตีความตามความหมายธรรมดา¹² โดยไม่เคยนำกฎเกณฑ์การตีความสำนักการตีความตามเจตนารมณ์ของภาคีมาปรับใช้อย่างเป็นทางการ แต่ก็ไม่เคยปฏิเสธว่าเป้าหมายของการตีความสนธิสัญญาคือการค้นหาเจตนารมณ์ของรัฐภาคี¹³ และต้องไม่ใช่เจตนาของรัฐใดรัฐหนึ่งเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น¹⁴ อย่างไรก็ตาม การตีความตามสำนักความคิดนี้ก็ได้รับการยอมรับสนับสนุนจากสหรัฐอเมริกา รวมไปถึงประเทศอื่นๆเช่นเดียวกัน¹⁵

อย่างไรก็ดี แนวคิดเรื่อง “เจตนารมณ์” ก็ค่อนข้างกำกวมจนเกินกว่าจะนำมาเป็นมาตรฐานในการตีความสนธิสัญญา เนื่องจากปัจจัยของ “เจตนารมณ์” ที่จะส่งผลต่อการตีความสนธิสัญญานั้น กว้างขวางไร้ขอบเขต ซึ่งได้แก่ วลี คำต่างๆและมาตราความนั้นๆ ปัจจัยเสริมได้แก่ ประวัติความเป็นมา งานเตรียมร่าง ช่วงเวลาที่สนธิสัญญานั้นได้มีการจัดทำขึ้น หรือบรรยากาศของที่ประชุมในขณะที่มีการเจรจาและขณะที่มีการจัดทำสนธิสัญญา หรือแม้แต่ความเห็นของบุคคลที่เป็นตัวแทนรัฐในการเข้าร่วมเจรจาในการทำสนธิสัญญา อันจะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่างๆมากมายที่ทำให้ไม่สามารถชี้ชัดได้ว่าปัจจัยใดที่เป็น “เจตนารมณ์” ภายใต้สนธิสัญญาฉบับนั้นๆ ดังนั้นแล้วการพิจารณาตัวบท หรือข้อความในสนธิสัญญาซึ่งเปรียบเสมือนการแสดงออกซึ่งเจตนารมณ์ครั้งสุดท้ายของรัฐภาคีจึงน่าจะเหมาะสมกว่า¹⁶

อาจสรุปได้ว่า การตีความสนธิสัญญาจึงควรอยู่บนพื้นฐานของการตีความตามตัวอักษรเป็นหลัก โดยพิจารณาการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาเป็นวิธีการเสริม โดยอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาก็ได้กำหนดกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาโดยได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดทั้งสามสำนักนี้

สำหรับกฎเกณฑ์การตีความซึ่งบัญญัติไว้ในข้อ 31-32 อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาวางหลักว่า

¹² Fitzmaurice, P. 343-344

¹³ Fitzmaurice, P. 338

¹⁴ ICJ Report 1995, p. 27

¹⁵ P.K. Menon, The Law of Treaties Between States And International Organizations, (Lewiston: The Edwin Mellon Press, 1992), 71

¹⁶ Ibid

ข้อ 31 กำหนดเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปในการตีความสนธิสัญญาดังนี้ คือ

“1. สนธิสัญญานั้นให้ตีความด้วยความสุจริตใจ (good faith) ตามความหมายสามัญของถ้อยคำสนธิสัญญาในบริบท (context) และพิจารณาถึงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ (object and purpose) ของสนธิสัญญานั้น

2. คำว่าบริบทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการตีความสนธิสัญญานั้น นอกจากตัวบท (text) แล้ว ให้รวมถึงอารัมภบท (preamble) และบทผนวก (annexes) ของ :

(เอ) ความตกลงใดๆเกี่ยวกับสนธิสัญญาซึ่งได้ทำขึ้นระหว่างภาคีทั้งหมดที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำสนธิสัญญานั้น

(บี) ตราสาร (instruments) ใดๆของภาคีฝ่ายหนึ่งหรือหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญานั้น และได้รับการยอมรับโดยภาคีอื่นๆว่าเป็นเอกสารเกี่ยวข้องกับสนธิสัญญา

3. ให้คำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้อย่างร่วมกันไปกับบริบท

(เอ) ความตกลงใดๆในภายหลังระหว่างภาคีเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาหรือการใช้ปฏิบัติของบทบัญญัติสนธิสัญญาดังกล่าว

(บี) ทางปฏิบัติใดๆภายหลังในการใช้ปฏิบัติสนธิสัญญาซึ่งแสดงถึงความตกลงของภาคีเกี่ยวกับการทำสนธิสัญญา

(ซี) กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องใดๆของกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคี

4. ให้ถือความหมายพิเศษเฉพาะแก่ถ้อยคำ ถ้าปรากฏว่าภาคีมีความตั้งใจเช่นนั้น”

ข้อ 32 บัญญัติว่า “ให้ใช้ข้อวิธีที่ใช้ประกอบการตีความ ซึ่งรวมถึงงานเตรียมร่างสนธิสัญญา และสถานะแวดล้อมในการทำสนธิสัญญา เพื่อเป็นการยืนยันความหมายอันเป็นผลมาจากการปรับใช้ข้อ 31 หรือเพื่อพิจารณาความหมายเมื่อมีการตีความตามข้อ 31 แล้ว

(เอ) ความหมายยังคงคลุมเครือหรือไม่แน่ชัด หรือ

(บี) ผลของการตีความเห็นได้ชัดว่าเกินวิสัยที่จะเชื่อว่าเป็นไปได้หรือไม่ชอบด้วยเหตุผล”

จากบทบัญญัติเกี่ยวกับการตีความตามข้อ 31-32 จะเห็นว่ามีหลายหลักเกณฑ์การตีความซึ่งเป็นผลจากการรวบรวมหลักการตีความในอดีตที่สำคัญๆซึ่งกฎเกณฑ์ทั้งหลายนี้ต่างก็มีที่มาจากสำนักความคิดทั้งสามที่ผู้เขียนได้อธิบายไว้ในตอนต้น

สำหรับข้อ 31 เป็นหลักการสำคัญที่ได้รับการพิจารณาเป็นจุดเริ่มต้น (Starting Point) ของการตีความ นั่นคือการตีความตามตัวอักษรหรือตามความหมายธรรมดาเสียก่อน¹⁷ ส่วนข้อ 32 นั้นเป็นข้อประกอบการตีความ (Supplementary of Interpretation) ซึ่งตัวบทได้กล่าวว่าจะนำข้อ 32 มาใช้เมื่อได้ใช้วิธีการตีความตามข้อ 31 มาแล้วซึ่งหมายถึงบทบัญญัติตามข้อ 32 นี้ เป็นการพิจารณาในลำดับหลังนั่นเอง ผู้เขียนจะอธิบายหลักการตีความต่างๆตามข้อ 31-32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาโดยจำแนกเป็นหัวมาตราต่อไป

3.1.1 หลักการตีความตามหลักสุจริต

สนธิสัญญาต้องตีความโดยสุจริต (Good faith) กล่าวคือ จะต้องตีความไปตามความหมายธรรมดาของมาตราความในบริบทของสนธิสัญญาและเป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งสนธิสัญญา (object) และความมุ่งหมายแห่งสนธิสัญญา (purpose) หลักสุจริตนี้มีขอบเขตจำกัด กล่าวคือ ใช้ในฐานะที่เป็นส่วนเสริมความสมบูรณ์ของเนื้อหาด้วยบทเพื่อลดความเคร่งครัดตามตัวอักษร ในขณะที่หลักสุจริตก็เป็นหลักกำหนดเพื่อบังคับให้มีการตีความแคบเกินควร ทั้งนี้เพื่อป้องกันความบกพร่องในถ้อยคำของตัวบทตลอดจนความบกพร่องในการร่างสนธิสัญญา รวมถึงเพื่อป้องกันความกำกวมในตัวบทเพื่อบังคับให้รัฐภาคีเข้าใจผิดซึ่งกันและกัน¹⁸

3.1.2 หลักการตีความตามความหมายธรรมดา

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 นั้นส่วนหนึ่งได้สะท้อนให้เห็นถึงกฎหมายจารีตประเพณี และได้ยอมรับกฎเกณฑ์การตีความตามตัวอักษรมาเป็นหลัก แนวคิดนี้ได้รับการยอมรับจากคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law

¹⁷ Ibid.

¹⁸ ภาณุมาศ ชัดเจนงาม, การตีความสนธิสัญญา, ว.กฎหมายสุโขทัยธรรมาธิราช 12, 2 (ธ.ค. 2543), หน้า 39

Commission) โดยให้ความเห็นว่าตัวบท (Text) นั้นถือเป็นการแสดงออกซึ่งเจตนารมณ์ของภาคีอย่างแท้จริง¹⁹

หลักการตีความตามความหมายธรรมดาเป็นหลักการสำคัญของการยอมรับแนวคิดการตีความสำคัญ การตีความตามตัวอักษร²⁰ แม้ว่าอนุสัญญากรุงเวียนนาจะได้กำหนดขอบเขตของคำว่า “ความหมายธรรมดา” โดยบัญญัติไว้ว่า “สนธิสัญญานั้นให้ตีความด้วยความสุจริตตามความหมายธรรมดาของถ้อยคำในบริบทและพิจารณาถึงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้น” อย่างไรก็ตาม การให้ความหมายของ “คำตามความหมายธรรมดา” ก็ได้ถูกวิพากษ์วิจารณ์ไว้โดยผู้แทนรัฐจากประเทศกรีซที่เข้าร่วมประชุม ณ กรุงเวียนนา ค.ศ. 1968²¹ ดังนี้

“เมื่อพิจารณาความหมายของคำตามพจนานุกรมแล้วจะเห็นว่าถ้อยคำหนึ่งคำนั้นอาจมีความหมายได้หลายความหมาย ยิ่งไปกว่านั้น ถ้อยคำนั้นอาจใช้นิยามได้มากกว่าเพียงสิ่งเดียว และสิ่งๆ นั้นเองก็อาจถูกนิยามด้วยคำศัพท์มากกว่าเพียงคำศัพท์เดียวเช่นกัน นอกจากนี้ภาษายังสามารถวิวัฒนาการไปได้เรื่อยๆ ยกตัวอย่างเช่นคำว่า อาณาเขต (Territory) เดิมหมายถึง ผืนดิน (terra firma) เท่านั้น แต่ต่อมากลับหมายรวมถึง ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) และยังสามารถหมายถึง ไหล่ทวีป (Continental Shelf) อีกด้วย เวลาจึงกลายมาเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหมายของคำต่างๆ²²”

อย่างไรก็ดี เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมเห็นว่ามิถ้อยคำเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่แปลความได้หลายความหมายและมีความหมายกำกวม²³

หลักการของความหมายทั่วไปนั้นสะท้อนให้เห็นถึงเจตนาที่แท้จริงของคู่ภาคี Lord McNair อดีตผู้พิพากษาศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ได้วางหน้าที่ของการตีความ ดังนี้

¹⁹ Menon, P.78

²⁰ Ibid

²¹ การประชุมขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ครั้งที่ 32 ประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 29 เมษายน ค.ศ. 1968

²² Ibid

²³ Ibid

“การตีความคือหน้าที่ที่จะแสดงให้เห็นถึงเจตนาอันแท้จริงของคู่ภาคี ซึ่งเจตนาที่แท้จริงนี้จะแสดงออกผ่านถ้อยคำที่เลือกใช้โดยคู่ภาคีซึ่งสามารถพิจารณาได้จากบริบทแวดล้อม”²⁴

ในทางปฏิบัติของศาล วิธีพิจารณาความหมายธรรมดาตามตัวอักษรนั้นเริ่มมีความชัดเจนมากขึ้น โดยเครื่องมือสำคัญที่ศาลระหว่างประเทศหรือองค์กรระดับข้อพิพาทระหว่างประเทศมักใช้ในการพิจารณาและค้นหาความหมายของถ้อยคำตามตัวอักษรนั้นคือ พจนานุกรม (Dictionaries) ยกตัวอย่างเช่นกรณี Application for Revision of The Judgment of 11 July 1996 In The Case Concerning Application of The Convention on The Prevention and Punishment of The Crime of Genocide (Preliminary Objection) ระหว่างบอสเนีย-เฮอร์เซโกวีนา กับ ยูโกสลาเวีย ซึ่งศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้วินิจฉัยเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2003 โดยอ้างถึง Black’s Law Dictionary ประกอบกับ The Concise Oxford Dictionary of Current English ในการค้นหาความหมายของคำว่า “Fact” ที่ปรากฏในมาตรา 61 ของอนุสัญญาป้องกันและลงโทษอาชญากรรมอันเป็นการทำลายล้างเผ่าพันธุ์ ศาลให้ความเห็นว่าพจนานุกรมเป็นการค้นหาความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำ และในคดีเดียวกัน เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ. 1997 ศาลก็ได้ใช้วิธีการค้นหาความหมายของคำว่า “Counter Claim” โดยอ้างถึงพจนานุกรมทั้งสองเล่มดังที่ได้กล่าวข้างต้นเช่นกัน²⁵

จะเห็นได้จากแนวปฏิบัติของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในเรื่องการค้นหาความหมายธรรมดาของถ้อยคำ ว่า วิธีการหนึ่งที่ศาลเลือกใช้คือการหาความหมายจากพจนานุกรมอันเป็นที่ยอมรับและสามารถใช้อ้างอิงได้ อย่างไรก็ตาม ศาลไม่ได้ผูกขาดการใช้พจนานุกรมเพียงฉบับเดียว ศาลสามารถอ้างอิงจากพจนานุกรมหลายฉบับได้ นอกจากนี้ยังไม่จำเป็นว่าผู้ตีความจะต้องเชื่อมั่นว่าความหมายธรรมดาตามพจนานุกรมนั้นถูกต้องและเป็นความหมายที่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของภาคีอนุสัญญาเสมอไป เพราะอย่างไรเสีย การตีความตามความหมายธรรมดาของถ้อยคำเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งในการค้นหาความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำเท่านั้น ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาหลักการตีความอื่นๆประกอบด้วย

²⁴ Richard K. Gardiner, p.253

²⁵ ภาณุมาศ ชัดเจนงาม, อ้างแล้ว หน้า 40

3.1.3 หลักการตีความโดยคำนึงถึงบริบท

หลักการตีความโดยคำนึงถึงบริบทคือการตีความโดยไม่เพียงพิจารณาแต่เฉพาะข้อความใดข้อความหนึ่งเท่านั้นแต่ต้องพิจารณาสนธิสัญญาทั้งฉบับแบบองค์รวม บริบทตามบทบัญญัตินี้ให้รวมถึง อารัมภบท ภาคผนวกของสนธิสัญญาและเอกสารใดๆที่เกี่ยวข้องกับการทำสนธิสัญญานั้นๆ²⁶

ตามข้อ 31 วรรค 2 ของอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 กำหนดให้พิจารณาบริบทของสนธิสัญญาด้วย กล่าวคือ การตีความสนธิสัญญาจะต้องดูข้อบทหรือข้อความของสนธิสัญญาทั้งหมดจะดูเพียงบางประโยคที่จะมีผลทำให้ความหมายผิดเพี้ยนไปจากบริบทหรือขอบเขตเนื้อหาของสนธิสัญญาไม่ได้ และการตีความนี้ก็อาจจะกระทำได้หลายวิธี นอกจากนั้นข้อ 31 วรรค 2 ของอนุสัญญากรุงเวียนนายังเน้นให้เห็นถึงความสำคัญของการตีความข้อบทสนธิสัญญาว่าจะแยกจากบริบทของสนธิสัญญาไม่ได้ และในการตีความนั้นก็จะต้องดูข้อบทสนธิสัญญา (text) อารัมภบท (preamble) ภาคผนวกต่างๆ (annex) ไปพร้อมๆกับการดูบริบท (context) ของสนธิสัญญาด้วย ยกตัวอย่างเช่น สนธิสัญญาห้ามทดลองนิวเคลียร์ ค.ศ. 1996 (The Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty 1996) ข้อ 1 กำหนดว่าห้ามทดลองอาวุธนิวเคลียร์หรือระเบิดนิวเคลียร์อื่นๆ เพราะฉะนั้นย่อมตีความได้ว่าสนธิสัญญาดังกล่าวห้ามมิให้ใช้ประโยชน์จากอาวุธนิวเคลียร์อีกด้วย²⁷

การตีความโดยคำนึงถึงบริบทของสนธิสัญญาจึงไม่ใช่แค่ดูแต่ความหมายของถ้อยคำโดยไม่พิจารณาบทบัญญัติทั้งหมด แต่ต้องเป็นการตีความแบบองค์รวมหรือโดยภาพรวม (Interpreted as a whole) ซึ่งหลักการนี้ ผู้พิพากษา Read ได้ยกขึ้นมาอ้างในการพิจารณาคดี Peace Treaties ที่ขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศว่า “สนธิสัญญาควรได้รับการตีความโดยภาพรวมเพื่อวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้น...”²⁸ โดยผู้พิพากษา Read ได้อ้างถึงการให้ความเห็นของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี Competence of International Labour Organization ซึ่งเห็นว่าสนธิสัญญาจักต้องพิจารณาภาพรวมทั้งหมด ไม่ควรแยกพิจารณาแต่เพียงข้อความใดข้อความหนึ่ง เพราะหากแยกพิจารณาแล้วอาจทำให้ตีความได้หลายความหมาย

²⁶ มาตรา 31 วรรค 2 และวรรค 3

²⁷ Richard K. Gardiner, p. 235-236

²⁸ Ibid.

นอกจากนี้บริบทตามข้อ 31 วรรค 2 ยังหมายความรวมถึง ความตกลงใดๆเกี่ยวกับสนธิสัญญาซึ่งได้กระทำระหว่างรัฐภาคี และเอกสารใดๆของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งหรือหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำสนธิสัญญาอันได้รับการยอมรับโดยรัฐภาคีอื่นๆว่าเป็นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญาด้วย²⁹ ส่วนเอกสารหรือความตกลงใดบ้างจะถือเป็นบริบทตามมาตรานี้ ปัญหาดังกล่าวเคยเกิดขึ้นในการตีความอนุสัญญาว่าด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรชีวทะเลแอนตาร์กติก (Convention on The Conservation of Antarctic Marine Living Resource 1980) ในคดีนี้มีปัญหาการตีความว่ากรรมสารสุดท้าย (Final Act) ที่ได้มีการแนบท้ายอย่างเป็นทางการซึ่งได้อธิบายการพิจารณาเกาะต่างๆในเขตอำนาจของอนุสัญญานั้นถือเป็นบริบทหรือไม่ ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่ากรรมสารสุดท้ายเป็นความตกลงใดๆที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญาซึ่งทำขึ้นระหว่างภาคีตามความในข้อ 31 วรรค 2 (เอ)³⁰ อย่างไรก็ตาม ความตกลงหรือเอกสารใดๆที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญาตามมาตรานี้จะต้องเป็นกรณีที่ภาคีของสนธิสัญญาอีกฝ่ายได้ให้การยอมรับความตกลงหรือเอกสารนั้นๆด้วย เพราะหากไม่มีการยอมรับแล้วย่อมไม่ถือเป็นบริบทของสนธิสัญญา

3.1.4 หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา

ในตอนท้ายของข้อ 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ใช้ถ้อยคำว่า ให้หาความชัดเจนของถ้อยคำโดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของสนธิสัญญา (In The Light Of Its Object and Purpose) ซึ่งสามารถพิจารณาได้ว่าควรตีความถ้อยคำโดยอาศัยตัวบทและบริบทเสียก่อน หากไม่สามารถหาความหมายที่แท้จริงได้แล้วจึงตีความตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของสนธิสัญญา

ในกรณีที่ถ้อยคำตามบทบัญญัติสามารถตีความได้หลายความหมายหรือหลายนัย จะต้องเลือกแนวทางการตีความที่ความหมายหรือนัยก่อให้เกิดผลที่ทำให้มีการใช้สนธิสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ (ut res magis valeat quam pereat) เนื่องจากจะต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าภาคีสถิตสนธิสัญญาจัดทำบทบัญญัติต่างๆในสนธิสัญญาขึ้นก็เพื่อที่จะให้มีผลใช้ได้

หลักการตีความตามวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายของสนธิสัญญานั้นมีหลักการเช่นเดียวกับหลักการตีความของสำนักตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา

²⁹ มาตรา 31 วรรค 2 (เอ) และ (บี) แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

³⁰ Aust A., *Modern Treaty Law and Practice*. (Cambridge: Cambridge, 2000).

หรือการตีความตามความเป็นธรรม (“Teleological” or “Aim and Object” School) กล่าวคือ เมื่อร่างอนุสัญญากรุงเวียนนา หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ได้ถูกนำมาพิจารณาโดยแยกออกจากหลักการใหญ่ ซึ่งหมายความรวมถึงการพิจารณาบริบท (Context) และแนวปฏิบัติของรัฐในภายหลังด้วย (Subsequent Practice) หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาที่ปรากฏในอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 จึงมีขอบเขตที่แคบกว่า เพราะเป็นการพิจารณาเจตนารมณ์ที่อยู่นอกเหนือตัวบท อาจกล่าวได้ว่าหลักการนี้เป็นการตีความโดยคำนึงถึงความเป็นธรรมนั่นเอง การตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้นเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำ อย่างไรก็ตาม การค้นหาเจตนารมณ์ของภาคีรัฐต่างของสนธิสัญญานั้นเป็นเรื่องยาก ดังนั้นข้อความในสนธิสัญญาที่แสดงถึงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของรัฐภาคีจึงเป็นเครื่องแสดงเจตนาที่แท้จริงได้ดีที่สุด

3.1.5 หลักการตีความตามความตกลงภายหลังการทำสนธิสัญญาระหว่างรัฐภาคี

หลักการตีความโดยพิจารณาถึงความตกลงภายหลังการทำสนธิสัญญาระหว่างภาคี (Subsequent Agreement) ตามข้อ 31 วรรค 3 (เอ) แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ วางหลักว่าในการพิจารณาบริบทของสนธิสัญญานั้นจะต้องคำนึงถึงความตกลงใดๆ ในภายหลังระหว่างภาคีที่เกี่ยวข้องกับการตีความสนธิสัญญานั้นหรือการปรับใช้สนธิสัญญาดังกล่าวด้วย ซึ่งจะนำมาพิจารณาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตีความ หรือการปรับใช้สนธิสัญญาที่เป็นปัญหาเท่านั้น และจะไม่นำความตกลงอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องมาพิจารณา

3.1.6 หลักการตีความโดยพิจารณาถึงแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐ

หลักการพิจารณาแนวปฏิบัติภายหลังของรัฐ (Subsequent Practice) มาจากแนวความคิดที่ว่าแนวปฏิบัติของรัฐในภายหลังจะแสดงให้เห็นเจตนารมณ์ที่ถูกต้องของรัฐภาคีขณะทำสนธิสัญญาได้เป็นอย่างดี³¹ หลักการนี้ได้มีการวางหลักไว้ในข้อ 31 วรรค 3 (2) (บี) แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าในการพิจารณาบริบทของสนธิสัญญานั้นจะต้องคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติใดๆ ภายหลังจากการบังคับใช้สนธิสัญญาด้วย เพราะเป็นการแสดงถึงความตกลงของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้องกับการตีความสนธิสัญญา ตาม

³¹McNair B, *The Law of Treaties* (Oxford, 1961) p.424

บทบัญญัตินี้อาจทำให้เข้าใจได้ว่า หลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีมีสถานะเช่นเดียวกับการพิจารณาบริบทของสนธิสัญญา ซึ่งต้องนำมาพิจารณาร่วมกัน

ศาลสถิตย์ยุติธรรมระหว่างประเทศได้ให้ความสำคัญกับหลักการตีความโดยคำนึงถึงแนวทางการปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคี โดยสะท้อนให้เห็นในกรณี Competence of the International Labour Organization to Regulate Agricultural Labour ซึ่งเห็นว่าศาลต้องพิจารณาการกระทำของรัฐภาคีภายใต้สนธิสัญญาเพื่อค้นหาความหมายที่ถูกต้องอย่างแท้จริงเมื่อมีความคลุมเครือเกิดขึ้น³² แนวความคิดนี้ยังสะท้อนให้เห็นในหลายคดีต่อมาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ เช่นคดี Cofu Channel คดี Asylum Case และกรณี Reservation on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide เป็นต้น ซึ่งศาลให้ความสำคัญกับการพิจารณาทัศนคติ (Subsequent Attitude) ตลอดจนการกระทำภายหลังของรัฐภาคี (Subsequent Practice) อันเป็นการแสดงถึงเจตนารมณ์ของรัฐภาคีและเป็นหลักฐานที่ดีในการตีความที่ถูกต้องเมื่อข้อความของสนธิสัญญามีความกำกวม (Ambiguity)

คดีที่สำคัญอีกคดีหนึ่งที่ได้สะท้อนหลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีได้อย่างชัดเจนคือกรณีเขาพระวิหาร (The Temple of Prah Vihear) ซึ่งศาลได้พิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของประเทศไทยว่าเป็นการยืนยันและยอมรับเส้นแบ่งดินแดนมาตั้งแต่ต้น³³ เป็นการนำแนวทางปฏิบัติของรัฐมาพิจารณาโดยปรับเข้ากับหลักกฎหมายปิดปาก (Estoppel) ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถอ้างว่าไม่รับรองเส้นแบ่งดินแดนตามแผนที่ที่ได้ตกลงกันได้

การนำหลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีมาปรับใช้กับสนธิสัญญาหลายฝ่ายนั้นจะต้องพิจารณาแนวทางปฏิบัติของรัฐทั้งหลาย ตามความในข้อ 31 วรรค 3 (บี) ซึ่งกำหนดให้แนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐที่ใช้ในการตีความสนธิสัญญานั้นจะต้องเป็นแนวทางปฏิบัติที่กลมเกลียว (Concordant) ร่วมกัน (Common) และสอดคล้องกัน (Consistent) ระหว่างรัฐภาคี ไม่ใช่แนวทางปฏิบัติของรัฐภาคีใดภาคีหนึ่งหรือเพียงส่วนน้อยเท่านั้น การปฏิบัติเพียงฝ่ายเดียวของรัฐภาคีหนึ่งๆจึงย่อมไม่ก่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีได้

³²P.C.I.J., Series B, No 2, 1922, p. 39

³³ Ibid.

3.1.7 หลักการตีความโดยพิจารณาจากเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคีแห่งสนธิสัญญา

ข้อ 31 วรรค 3 (ซี) วางหลักในเรื่องของการพิจารณาจากเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งปรับใช้ได้ ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคีแห่งสนธิสัญญา (relevant rules of international law applicable in the relation between the parties) ไปพร้อมกับบริบทของสนธิสัญญา ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้ไม่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเกณฑ์ระหว่างประเทศใดบ้างที่มีผลใช้บังคับได้ ดังนั้นจึงต้องตีความว่าเป็นเกณฑ์ทั่วไปแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ (General Principle of International Law) และเกณฑ์ที่ว่าเป็นนี้ต้องเป็นเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant) และสามารถปรับใช้ได้ (Applicable) ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคี³⁴

ซึ่งบริบทแวดล้อมในข้อ 31 วรรค 3 นั้นรวมไปถึงเกณฑ์ทางกฎหมายระหว่างประเทศทุกเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ต่างๆของภาคีอีกด้วย กล่าวคือ การตีความสนธิสัญญานั้นจะต้องกระทำภายในกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งได้แก่ กฎหมายอนุสัญญาซึ่งเกิดจากข้อตกลง (Conventional Law) และกฎหมายจารีตประเพณีที่ใช้บังคับระหว่างภาคี

ผู้พิพากษาศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ Mcnair ได้กล่าวว่าสนธิสัญญานั้นจะต้องปรับใช้และตีความจากภูมิหลังของหลักกฎหมายทั่วไปแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ³⁵ กล่าวคือ ผู้ตีความสนธิสัญญาต้องพิจารณาไปถึงกฎหมายระหว่างประเทศในขณะที่มีการทำสนธิสัญญาด้วย เป็นข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่ารัฐภาคีย่อมมีเจตนายอมรับกฎหมายระหว่างประเทศในขณะนั้น เว้นแต่จะมีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่น

ต่อมาภายหลังเมื่อมีการจัดทำอนุสัญญากรุงเวียนนา เมื่อปี ค.ศ. 1964 คณะกรรมาธิการได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักการพิจารณาจากเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศในขณะทำสนธิสัญญา ซึ่งได้รับการแก้ไขมาเป็นข้อ 31 (3) (ซี) ในฉบับปัจจุบัน เนื่องจากเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศในกรณีนี้ขึ้นอยู่กับเจตนารมณ์ของรัฐภาคีซึ่งแต่ละรัฐอาจพยายามตีความให้ครอบคลุมไปถึงเกณฑ์ตามที่ตนต้องการโดยไม่ได้คำนึงถึงการตีความโดยใช้หลักสุจริตดังที่ควรจะเป็น

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid, p.466

กล่าวโดยสรุป ความตกลงหรือแนวปฏิบัติในภายหลังและกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการตีความสนธิสัญญา (subsequent agreements and practices and relevant rules of international law) ไม่ใช่บริบทของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญา แต่เป็นสิ่งที่อยู่ภายนอกบริบทของสนธิสัญญา แต่อย่างไรก็ดี ข้อ 31 (3) ของอนุสัญญาฯ ได้บัญญัติให้นำมาพิจารณาประกอบกับบริบทของถ้อยคำในสนธิสัญญา ซึ่งกรณีการถือปฏิบัติของภาคีภายหลังจากการทำสนธิสัญญานี้ไม่จำเป็นว่าภาคีทุกรัฐจะต้องถือปฏิบัติตาม เพียงแต่ขอให้ภาคีทั้งหมดยอมรับการถือปฏิบัติดังกล่าวโดยชัดแจ้งก็ดี หรือโดยการไม่คัดค้านก็ดี ก็เพียงพอที่จะถือว่าการถือปฏิบัติในภายหลังได้ก่อให้เกิดความตกลงของภาคีเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาแล้ว แต่หากการถือปฏิบัติดังกล่าวยังขัดแย้งไม่เป็นรูปแบบเดียวกันพอที่จะก่อให้เกิดเป็นความตกลงระหว่างภาคีแห่งสนธิสัญญาเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญา การถือปฏิบัติเช่นว่านั้นก็มิอาจนำมาพิจารณาพร้อมกับ “บริบท” ตามข้อ 31 ของ อนุสัญญาฯ ได้

3.1.8 หลักการตีความตามความหมายพิเศษ

ข้อ 31 วรรค 4 กำหนดให้ถือความหมายพิเศษเฉพาะแก่ถ้อยคำ ถ้าปรากฏว่าภาคีมีความตั้งใจเช่นนั้น

ซึ่งหมายความว่าถึงกรณีที่ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายชัดแจ้งซึ่งกำหนดโดยภาคีสถิตสนธิสัญญายกตัวอย่างเช่นคำนิยามศัพท์ต่างๆของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาฉบับนั้นๆ ดังนั้นการพิจารณาของถ้อยคำที่มีความหมายแตกต่างออกไปจึงตกอยู่แก่ฝ่ายที่กล่าวอ้างความหมายพิเศษของถ้อยคำนั้น หลักนี้จึงเป็นหลักที่เข้ามารองรับให้ความหมายพิเศษมีผลบังคับใช้ได้อันเป็นข้อยกเว้นของการตีความตามความหมายธรรมดาตามมาตรา 31 วรรคแรก

ในกรณีที่คู่กรณีโต้แย้งว่าถ้อยคำนั้นมีความหมายพิเศษ ผู้โต้แย้งต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ถึงความหมายพิเศษนั้น โดยขึ้นอยู่กับเอกสารหลักฐานต่างๆที่จะนำมาแสดงต่อศาลให้เห็นถึงความหมายพิเศษของถ้อยคำในสนธิสัญญานั้น ซึ่งโดยหลักแล้ว สนธิสัญญาที่ภาคีต้องการให้มีความหมายพิเศษก็มักจะมีการบัญญัตินิยามความหมายไว้ในบทนิยามของสนธิสัญญา หรืออาจมีการอธิบายไว้ในส่วนใดๆของสนธิสัญญา ปัญหาจึงเกิดขึ้นเมื่อถ้อยคำที่มีความหมายพิเศษนั้นสนธิสัญญาไม่ได้บัญญัติบทนิยามไว้เป็นการเฉพาะแต่รัฐภาคีฝ่ายหนึ่งอ้างว่าถ้อยคำนั้นมีความหมายพิเศษ ดังนั้นในการแก้ไขปัญหา

ดังกล่าวจึงต้องพยายามค้นหาหลักฐานขณะทำสนธิสัญญา³⁶ ว่ารัฐภาคีมีเจตนาให้ถ้อยคำนั้นมีความหมายพิเศษด้วยการพิจารณาหลักฐานจากงานเตรียมร่างสนธิสัญญาเพื่อเป็นการยืนยันความหมายพิเศษนั้นๆ หรือบางครั้งหากไม่มีหลักฐานปรากฏอยู่ในงานเตรียมร่างสนธิสัญญา หลักฐานประการสำคัญอีกประการหนึ่งคือตัวบทเอง หรืออาจนำหลักกฎหมายทั่วไปมาพิสูจน์ถึงความหมายพิเศษได้

3.1.9 หลักการพิจารณาข้อวิธีที่ใช้ประกอบการตีความ

ข้อ 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนา³⁷ ถือเป็นวิธีการเสริมของการตีความสนธิสัญญา ซึ่งได้บัญญัติว่าการตีความสนธิสัญญานั้นสามารถใช้วิธีการเพิ่มเติมอื่นๆ เพื่อช่วยในการตีความได้ (Supplementary Means of Interpretation) เช่น การอาศัยงานเตรียมร่างสนธิสัญญา (Travaux Préparatoires) มาพิจารณาประกอบการตีความเพื่อหยั่งถึงเจตนารมณ์ของผู้จัดทำสนธิสัญญา นอกจากนี้ยังสามารถอาศัยบันทึกแลกเปลี่ยน (Exchange of notes) รายงานการยกร่างสนธิสัญญา เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการร่างสนธิสัญญามาประกอบการพิจารณาการตีความ รวมทั้งพิจารณาถึงสภาวะแวดล้อม (Circumstance) ในการจัดทำสนธิสัญญานั้นด้วย โดยจะนำหลักการนี้มาใช้ได้เมื่อใช้มาตรา 31 แล้วเท่านั้น จะใช้หลักการพิจารณาวิธีการเพิ่มเติมอื่นๆ เพื่อช่วยในการตีความโดยตรงไม่ได้ หรือจะนำมาตรา 32 มาใช้ เมื่อปรับใช้มาตรา 31 แล้วความหมายยังคงคลุมเครือ หรือผลของการตีความเห็นได้ชัดว่าผิดวิสัย (Absurd) จึงนำมาตรา 32 มาพิจารณาเพื่อหาความหมายที่ถูกต้อง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าวิธีการหนึ่งที่ใช้ประกอบการตีความคือ การอาศัยงานเตรียมร่างสนธิสัญญา ซึ่งถือว่าเป็นหลักการที่สำคัญประการหนึ่งเมื่อต้องตีความสนธิสัญญา เพราะงานเตรียมร่างสนธิสัญญาสะท้อนให้เห็นถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงของรัฐภาคีตลอดจนวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา

³⁶ Jacobs, "Varieties of Approach to Treaty Interpretation : With Special Reference to the Draft Convention on the Law of Treaties before the Vienna Diplomatic Conference," *The International and Comparative Law Quarterly* (1969) p. 331

³⁷ “เพื่อเป็นการยืนยันความหมายอันเป็นผลจากการปฏิบัติมาตรา 31 หรือเพื่อกำหนดความหมายเมื่อการตีความตามมาตรา 31 ก. ความหมายยังคงคลุมเครือไม่ชัดเจน หรือ ข. ผลของการตีความนั้นเห็นได้ชัดว่าเกินวิสัยที่จะเชื่อว่าเป็นไปได้ (absurd) หรือไม่ชอบด้วยเหตุผลก็อาจใช้วิธีประกอบการตีความรวมถึงเอกสารทำงานในขั้นเตรียมการทำสนธิสัญญาและสภาวะแวดล้อมในการทำสนธิสัญญานั้น”

ได้เป็นอย่างดี และยังถือว่าเป็นหลักสำคัญของสำนักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา (“Teleological” or “Aim and Object” School) และสำนักความคิดการตีความตามเจตนารมณ์ (Intentions of the Parties School) อีกด้วย

มีข้อสังเกตว่างานเตรียมร่างสนธิสัญญาตามความในมาตรา 32 นี้หมายถึงเอกสารใดบ้าง เอกสารฉบับสำคัญที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนคือ รายงานการประชุมในการเตรียมร่างสนธิสัญญา ผู้จัดทำรายงานการประชุมนี้โดยส่วนใหญ่แล้วก็จะประเทศผู้จัดการเจรจา จากนั้นผู้แทนของรัฐที่เข้าร่วมการเจรจาสนธิสัญญานั้นจะทำการลงนามรับรองไว้ ซึ่งรายงานการประชุมนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นเอกสารที่แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของรัฐภาคีต่างๆ แสดงให้เห็นถึงเจตนาร่วมกันของภาคีสถิติสัญญาว่ามีความประสงค์ให้ข้อความต่างๆในสนธิสัญญามีความหมายหรือควรตีความอย่างไร

ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้นำหลักการพิจารณางานเตรียมร่างมาใช้ประกอบการตีความหลายคดี เช่น คดี Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory³⁸ ซึ่งศาลได้นำรายงานการประชุมการร่างอนุสัญญาเจนีวาเมื่อปี ค.ศ. 1947 ซึ่งประชุมโดยคณะกรรมการกาชาดระหว่างประเทศมาอธิบายความหมายของมาตรา 2 อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1949 เพื่อเป็นเครื่องสะท้อนและยืนยันเจตนารมณ์ของผู้ร่างว่ามีความมุ่งหมายอย่างไร

อย่างไรก็ดี ในคดี The Interpretation of the Statute of the Memel territory โดยศาลสถิตย์ยุติธรรมระหว่างประเทศ³⁹ ศาลให้ความเห็นว่างานเตรียมร่างอนุสัญญากรุงปารีส ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 1925 ระหว่างอังกฤษ ฝรั่งเศส อิตาลี และญี่ปุ่นฝ่ายหนึ่งกับลิทัวเนียอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นสนธิสัญญามอบอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนเมเม็ลให้แก่ลิทัวเนียนั้นย่อมไม่อาจถูกนำมากล่าวอ้างเพื่อตีความข้อบทของสนธิสัญญาได้ในเมื่อตัวข้อบทของสนธิสัญญามีความหมายที่ชัดเจนอยู่แล้ว

นอกจากงานเตรียมร่าง มาตรา 32 ยังบัญญัติถึงการพิจารณาสภาวะแวดล้อมในการทำสนธิสัญญาเพื่อใช้ประกอบการตีความ สภาวะแวดล้อมตามความในมาตรานี้กินความหมายค่อนข้าง

³⁸ Ibid.

³⁹ Interpretation of the Statute of the Memel territory, preliminary objection, Series A/B No 47-Series C No 59, Judgment of June 24th 1932, p.249

กว้างซึ่งอาจหมายถึงหลายๆปัจจัยที่เกิดขึ้นในขณะที่มีการร่างหรือขณะจัดทำสนธิสัญญา เช่น ข้อมูลต่างๆ ข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุผลให้มีการทำสนธิสัญญา ธรรมเนียมทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ระบบเศรษฐกิจ ตลอดจนภาวะทางการเมือง⁴⁰

3.2 กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศกับการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ”

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ดังนั้น เมื่อมีการตีความสนธิสัญญาโดยรัฐภาคี รัฐภาคีนั้นๆจะต้องตีความตามกฎหมายเกณฑ์ที่อนุสัญญากรุงเวียนนาได้วางหลักไว้ ซึ่งได้แก่การตีความตามตัวอักษรเป็นหลักการเริ่มต้น ตลอดจนการพิจารณาบริบท วัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา และการพิจารณาข้อประกอบอื่นที่สำคัญเช่นงานเตรียมร่างที่ได้กล่าวมาในหัวข้อที่แล้ว แม้ว่าจำนวนรัฐสมาชิกที่ได้ลงนามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 จะมีเพียง 114 ประเทศ⁴¹ ในขณะที่จำนวนรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 มีจำนวน 152 ประเทศ⁴² ซึ่งเจตนารมณ์ของอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 คือการวางหลักเกณฑ์และกฎเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับกฎหมายสนธิสัญญาทั้งหมด⁴³ โดยมีข้อ 31 แห่งอนุสัญญาเปรียบเสมือนบทบัญญัติที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวคิดของการแก้ไขเพิ่มเติมและรวบรวมทางจารีตประเพณี ดังนั้นไม่ว่ารัฐหนึ่งๆจะได้มีการลงนามหรือได้ให้สัตยาบันอนุสัญญากรุงเวียนนาหรือไม่นั้น รัฐภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ทุกรัฐก็พึงตีความสนธิสัญญาต่างๆในระบบวอร์ซอตามกฎหมายเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเวียนนา

การฟ้องร้องค่าเสียหายตามความรับผิดชอบ 17 แห่งอนุสัญญานั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นภาระการพิสูจน์ของฝ่ายโจทก์ในการพิสูจน์ให้เห็นถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น หากโจทก์สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากอุบัติเหตุ ผู้ขนส่งมีเพียงข้อต่อสู้เดียวเท่านั้น ภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 คือ พิสูจน์ว่าตนได้ดำเนินการตามมาตรการอันจำเป็นทั้งหลายเพื่อ

⁴⁰ อรุณ ภาณุพงศ์, หนังสือรวมบทความทางวิชาการในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์สัญญา ธรรมศักดิ์ (กรุงเทพมหานคร: มูลนิธินิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534) หน้า 221

⁴¹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&lang=en

⁴² http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf

⁴³ Sinclair, I. M, the Vienna Convention on the Law of treaties, (Manchester: Manchester University, 1973) at 6

หลีกเลี่ยงความเสียหายแล้วหรือพิสูจน์ว่าเป็นไปไม่ได้ที่ตนจะดำเนินการต่างๆเหล่านั้น⁴⁴ อย่างไรก็ตามก็ข้อต่อสู้นี้ได้ถูกจำกัดโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 192 และโดยอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งได้กำหนดความรับผิดแบบเคร่งครัดสำหรับความเสียหายที่ไม่เกิน 131,100 สิทธิพิเศษถอนเงิน โดยส่วนที่เกินนั้นใช้ระบบความผิดแบบบทสันนิษฐานความผิดซึ่งผู้ขนส่งสามารถยกข้อต่อสู้ได้

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาไม่ได้กล่าวไว้แต่อย่างใดว่าอุบัติเหตุที่หมายถึงอะไร ซึ่งนำไปสู่ความไม่ชัดเจน และนำไปสู่การฟ้องร้องจำนวนมาก โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา ซึ่งโจทก์มักจะต่อสู้ว่า ไม่มี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเต็มจำนวนตามกฎหมายภายใน⁴⁵

ตามข้อ 31 อนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ได้บัญญัติว่า “สนธิสัญญานั้นจักต้องตีความตามความหมายธรรมดา” จึงเป็นความรับผิดชอบของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาที่จะต้องตีความคำนั้นๆ ให้ความสอดคล้องเจตนารมณ์ของรัฐภาคีอื่นๆด้วย ในการตีความอนุสัญญาให้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันถือเป็นเรื่องสำคัญยิ่งที่จะต้องพิจารณาอนุสัญญาต้นฉบับและอนุสัญญาที่ได้มีการแปลเป็นภาษาอื่นๆ คำว่า “l'accident” ในภาษาฝรั่งเศสนั้นมีความหมายที่ไม่แตกต่างหรือแตกต่างเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ของประเทศอังกฤษ เยอรมัน และสหรัฐอเมริกา⁴⁶

3.2.1 ความหมายธรรมดา

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการพิจารณาหลักการตีความตามความหมายธรรมดา (Ordinary Meaning) เป็นหลักการสำคัญที่ยอมรับแนวคิดการตีความตามตัวอักษรซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงเจตนาที่แท้จริงของคู่ภาคีผ่านตัวบท (Text) ซึ่งในทางปฏิบัติ เครื่องมือสำคัญที่ศาลระหว่างประเทศหรือองค์กรระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศมักใช้ในการพิจารณาและค้นหาความหมายของถ้อยคำตามตัวอักษรนั้นคือ พจนานุกรม (Dictionaries)

⁴⁴ ข้อ 20 อนุสัญญาออร์ซอ

⁴⁵ Cobbs L., "The Shifting Meaning of 'Accident' under Article 17 of the Warsaw Convention : What Did the Airline Know and What Did It Do About It?," *Air and Space Law*.(1999) p 121

⁴⁶ Ibid

ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรม Black’s Law หมายถึง⁴⁷

“a) An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated.

b) An unforeseen and injurious occurrence not attributable to mistake, negligence, neglect, or misconduct”

“ก) ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้เกิดจากความตั้งใจและไม่สามารถคาดเห็นได้; สิ่งซึ่งมิได้เกิดในเหตุการณ์ปกติทั่วไป หรือที่ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้

ข) เหตุการณ์ซึ่งไม่สามารถคาดเห็นได้และภัยอันตรายที่มีได้เกิดจากความผิดพลาด ประมาท เลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ”

ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรม The New shorter Oxford English dictionary ให้ความหมายว่า⁴⁸

1. A thing that happens: a) An event that is without apparent cause or unexpected; and unfortunate event, especially one causing injury or damage, b) Chance, fortunate, c) An unfavorable symptom, d) A casual appearance or effect, e) An irregularity in the landscape;
2. Something present but not necessarily so, and therefore non-essential: f) A property or quality not essential to a substance or object, g) A change of form to which words are subject, as to express number, case, gender, etc., h) A non-essential accompaniment; a mere accessory.⁴⁹

⁴⁷ Bryan A. Garner, *Black’s Law Dictionary* (2004).

⁴⁸ The Oxford Shorter English Dictionary, s.v. “accident”

⁴⁹ 1. สิ่งที่เกิดขึ้น: เอ) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม้อาจคาดเห็น และเป็นเหตุแห่งเคราะห์ร้าย เฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ทำให้เกิดความบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรม Webster’s New Collegiate Dictionary (6th ed. 1979) ให้ความหมายว่า

“An event occurring by chance or arising from unknown cases” ซึ่งแปลได้ว่า “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญหรือเกิดขึ้นโดยไม่ทราบสาเหตุ”

จากตัวอย่างความหมายตามพจนานุกรมของคำว่า “อุบัติเหตุ” จะเห็นได้ว่ามักใช้ในบริบทที่ความบาดเจ็บเกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งๆ หรือใช้อธิบายสาเหตุของความบาดเจ็บ ในกรณีที่ใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” อธิบายสาเหตุของความบาดเจ็บนั้น คำว่า “อุบัติเหตุ” มักหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยความบังเอิญ (fortuitous) อย่างคาดการณไม่ได้ (unexpected) ผิดปกติ (unusual) และไม่ได้เกิดโดยเจตนาหรือจงใจ⁵⁰ ดังที่ Lord Lindley ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า

“คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นไม่ใช่ศัพท์ทางเทคนิคตามกฎหมายที่มีการให้คำนิยามไว้อย่างชัดเจน กล่าวโดยทั่วไปแล้วอุบัติเหตุเมื่อพิจารณาความเกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบตามกฎหมายหมายถึงเหตุการณ์ใดๆที่เกิดขึ้นอย่างไม่ได้เจตนาและคาดไม่ถึงซึ่งก่อให้เกิดความบาดเจ็บสูญเสียชีวิต แต่บ่อยครั้งที่พบว่ามีการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่ออธิบายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดหรือไม่ได้เจตนา ในกรณีที่ไม่ทราบถึงสาเหตุของความเสียหายนั้นๆ คำว่า “อุบัติเหตุ” นี้ใช้แสดงถึงทั้งสาเหตุของความเสียหายและผล”⁵¹

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ปี) โอกาส โชค

ซี) อาการที่ไม่พึงปรารถนา

ดี) สิ่งที่เป็นมูลเหตุหรือเป็นผล

อี) สถานการณ์ที่ผิดปกติวิสัย

2. สิ่งที่เกิดขึ้นอย่างไม่สลักสำคัญ

เอฟ) คุณลักษณะหรือคุณสมบัติที่ไม่จำเป็นหรือไม่มีความสำคัญของวัตถุสารนั้นๆ

จี) การใช้ถ้อยคำรูปแบบหนึ่งเพื่อแสดงตัวเลข ตัวอย่าง เพศ ฯลฯ

เอช) สิ่งที่เพิ่มเติมเสริมเข้ามาอย่างไม่มีสำคัญ

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Fenton v. J.Tholey & Co., [1903] A.C 443, 453, “The word ‘accident’ is not a technical legal term with a clearly defined meaning. Speaking generally, but with reference to legal liabilities, an accident means any unintended and unexpected occurrence which produces hurt or loss. But it is often used to denote any unintended or unexpected loss or hurt apart from its cause; and if the cause is not known the loss or hurt itself would certainly

จากข้อสังเกตดังกล่าวข้างต้น คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายธรรมดา (ordinary meaning) จึงหมายถึงสาเหตุของความบาดเจ็บเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิด และ ตัวความเสียหายนั่นเอง ความหมายธรรมดาเปรียบเสมือนจุดเริ่มต้นของการตีความ

เมื่อไม่ปรากฏคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในอนุสัญญาฉบับใดเลย จึงเป็นหน้าที่ของศาลที่จะต้องตีความคำดังกล่าว โดยวิธีการตีความนั้นมีทั้งการตีความอย่างกว้างและอย่างแคบ ศาลอเมริกันนิยมที่จะตีความในความหมายที่กว้าง ซึ่งในช่วงแรกๆ นั้นแทบจะไม่ได้ให้ความสำคัญกับการให้คำจำกัดความอย่างชัดเจน ของคำว่า “อุบัติเหตุ” แต่อย่างไรก็ตาม มีเพียงบางคดีเท่านั้นที่มีการให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ยกตัวอย่างเช่น ในคดี *DeMarines v. KLM* โดยศาลให้คำนิยามว่า “อุบัติเหตุ” นั้นหมายถึงเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติวิสัยโดยที่ไม่อาจคาดหมายได้ หากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนอากาศยานนั้นเป็นเรื่องปกติวิสัย คาดหมายได้ และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำแล้ว เหตุการณ์นั้นย่อมไม่สามารถถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ⁵²

อย่างไรก็ตาม ภายหลังคดี *Saks* เป็นต้นมา ศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญในการพิจารณาความหมายโดยละเอียดถี่ถ้วนก่อนที่จะสรุปว่าอุบัติเหตุที่เป็นเหตุแห่งความตายหรือการบาดเจ็บนั้นเป็น “เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้หรือผิดปกติวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญภายนอกคนโดยสาร” ซึ่งคำนิยามที่ให้ไว้โดยผู้พิพากษา *O'Connor* ในคดีนี้ ถือเป็นคำนิยามที่มีการอ้างอิงมากที่สุดเมื่อต้องตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ทั้งศาลในสหรัฐอเมริกาเองก็ดี ศาลประเทศอื่นๆ ก็ดี เช่นคดี *Morris v. KLM* (2002) ซึ่งศาลประเทศอังกฤษได้นำหลักการตีความที่เป็นบรรทัดฐานในคดี *Air France v Saks* ตัดสินโดยศาลสูงสุดของอเมริกามาปรับใช้อย่างยืดหยุ่น นอกจากนี้ยังมีคดี *Anne Ford v Malaysian Airline Systems Berhad* ศาลอุทธรณ์อังกฤษโดยผู้พิพากษา *Lord Justice Leveson* และ *Lord Justice Aikens* ได้พิจารณาคดีโดยอ้างอิงถึงคดี *Air France v Saks* และคดี *In re Deep Vein Thrombosis Litigation* ที่ตัดสินโดยศาลอเมริกา และคดี *Povey v. Qantas*

be called an accident. The word ‘accident’ is also often used to denote both the cause and the effect, no attempt being made to discriminate between them.”

⁵² US District Court [EDP], 1977, 433F. Supp 1047; 14 Avi 18, 212 = ZLW 1978, 286- *DeMarines v. KLM*; US District Court [EDP], 14 Avi 18, 297 =442 F. Supp 400=ZLW 1979, 18- *Warsaw V TWA*; US District Court [SDNY], 15 Avi 17, 241- *Morris v. Boeing and EL AL*.

Airways (2005) ที่ศาลออสเตรเลียได้นำคำพิพากษาในคดี Saks และ คดี Olympic Airways v. Husain มาเป็นข้อประกอบการพิจารณาด้วย

ในส่วนประเทศเยอรมันนั้น ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายทั่วไปซึ่งศาลสูงของประเทศเยอรมนีได้สรุปคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่า “เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ซึ่งเกิดขึ้นในทันทีทันใดโดยปัจจัยภายนอก (External to the passenger) อันก่อให้เกิดความเสียหาย” คำนิยามดังกล่าวถูกปรับใช้โดยศาลเยอรมันหลายต่อหลายคดี ยกตัวอย่างเช่น คดี AG Köln, ZLW⁵³

ผู้เขียนเห็นว่า กรณีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บของคนโดยสารนั้นอาจเกิดจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยจงใจก็เป็นได้ หากตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้ความหมายเพียงแค่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญปราศจากเจตนาตามความหมายโดยทั่วไปแล้ว ความตายและความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจ เช่นการก่อการร้ายในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทั้งกรณีการจี้เครื่องบิน (hijacking) หรือการก่อวินาศกรรม (Sabotage) เป็นต้น หรือกรณีการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกเรือ หรือเป็นการปฏิบัติการซึ่งขัดต่อนโยบายของมาตรฐานการบิน กรณีเหล่านี้จะไม่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเลยซึ่งย่อมเป็นการตีความที่ก่อให้เกิดผลที่แปลกประหลาด (absurd) เพราะกลายเป็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่เป็นเหตุบังเอิญเท่านั้น แต่กลับไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายโดยผู้ขนส่งเอง หรือเหตุการณ์ที่มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของผู้ขนส่งกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติตามข้อ 20 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้วจะเห็นว่า ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดชอบทั้งหมดหรือแต่บางส่วนหากพิสูจน์ได้ว่าความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบ (Wrongful Act) หรือการละเว้น (Omission) ของผู้ได้รับความเสียหาย หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายมีส่วนก่อให้เกิด (Contributed) ความเสียหายนั้นเสียเอง นอกจากนี้ในข้อ 21 ของอนุสัญญาซึ่งกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ผู้ขนส่งก็

⁵³ Giamulla, Schmid, Montreal Convention Kluwer Law International, 2010, Art. 17-5 ศาลสูงของประเทศเยอรมันได้สัดนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” มาจากคำตัดสินของศาล Reich Supreme Court ซึ่งปรับใช้มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการบินฉบับก่อนของเยอรมนี โดยสอดคล้องกับมาตรา 33 ในฉบับปัจจุบัน ประกอบกับถ้อยคำที่ปรากฏในอารัมภบทแห่งร่างกฎหมายของรัฐบาลที่ว่าด้วยการแก้ไขกฎหมายการชดเชยค่าเสียหาย

สามารถยกข้อต่อสู้เพื่อบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดได้ หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก จากถ้อยคำในส่วนนี้ได้สะท้อนเจตนาารมณ์ของผู้ร่างอย่างชัดเจนว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของอนุสัญญามอนทรีออลนั้นอาจมีบางกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจโดยมิชอบหรือการละเว้นที่จะกระทำทั้งฝ่ายผู้ขนส่ง คนโดยสาร หรือแม้แต่บุคคลที่สามก็ได้

ในทางกลับกัน หาก “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีความหมายตามพจนานุกรมทั่วไป คือ เหตุการณ์บังเอิญ ที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยเจตนาแล้ว ก็เป็นที่น่าสงสัยว่าเหตุใดจึงต้องมีการบัญญัติถึงข้อยกเว้นในเรื่องของการกระทำโดยจงใจ การละเว้น การกระทำโดยประมาทดังที่กล่าวข้างต้น ในเมื่อเหตุการณ์เหล่านี้ย่อมไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” มาตั้งแต่ต้น

ผู้เขียนเห็นว่า สาเหตุที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ มีความหมายที่กินความไปถึงการกระทำโดยมิชอบ (Wrongful Act) ด้วยเป็นเพราะข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ ได้กำหนดเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงกรณีเดียวคือ กรณีที่ความเสียหายจากการตายและการบาดเจ็บของคนโดยสารเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยานเท่านั้น ดังนั้น หากตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายธรรมดาทั่วไปจึงไม่น่าจะรวมถึงการกระทำโดยมิชอบด้วย ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อคนโดยสารในการที่จะได้รับค่าชดเชยจากความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของสายการบินหรือการก่อร้าย ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยศาลของรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ และอนุสัญญาวอร์ซอฯ ศาลมักตีความว่าหมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ปกติหรือคาดไม่ถึง เป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา อันเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร โดยความคาดไม่ถึงนี้หมายถึงคนโดยสารคาดไม่ถึงว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้นอาจเป็นการกระทำโดยจงใจหรือเจตนาของสายการบินหรือบุคคลที่สามก็ได้หากกระทำของบุคคลที่สามมีความสัมพันธ์กับการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของสายการบินและผลที่เกิดขึ้น การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ถือว่ามีความสำคัญอย่างมาก เพราะเป็นบทบัญญัติเดียวที่กำหนดเรื่องความรับผิดต่อคนโดยสารกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับ

บาดเจ็บ ดังนั้นนอกจากจะพิจารณาจากความหมายทั่วไปของข้อบทนั้นๆแล้วยังต้องพิจารณาองค์ประกอบตามหลักเกณฑ์การตีความอื่นๆด้วย

อาจกล่าวได้ว่าการตีความตามความหมายธรรมดานี้เป็นจุดเริ่มต้นของการหาความหมายที่แท้จริงของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของกฎเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์อื่นๆประกอบด้วย เช่น บริบท วัตถุประสงค์และงานเตรียมร่างของอนุสัญญาที่ตั้งที่จะกล่าวต่อไป

3.2.2 หลักการตีความตามความหมายพิเศษ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นไม่ควรตีความอย่างความหมายธรรมดาตามพจนานุกรม ถ้าเป็นเช่นนั้นแล้วควรตีความอย่างความหมายพิเศษหรือไม่ ซึ่งข้อ 31 วรรค 4 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนา บัญญัติว่า “ให้ถือความหมายพิเศษเฉพาะแก่ถ้อยคำ ถ้าปรากฏว่าภาคีมีความตั้งใจเช่นนั้น”

แม้จะไม่มีกรให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ในอนุสัญญาในระบบวอร์ซอหรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 อย่างไรก็ตาม ในบริบทของกฎหมายอากาศนั้น ปรากฏนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งได้ให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ ซึ่งเป็นความหมายในทำนองเดียวกันกับคำว่า “เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องด้วยการปฏิบัติการของอากาศยาน” (occurrence associated with the operation of an aircraft) ดังนี้⁵⁴

Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

a) a person is fatally or seriously injured as a result of

- being in the aircraft, or

⁵⁴ Ibid. Annex 13 [emphasis added]

- *direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or*

- *direct exposure to jet blast,*

except *when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew: or*

b) the aircraft sustains damage or structural failure which:

- *adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and*

- *would normally require major repair or replacement of the affected component,*

except *for engine failure or damage. when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories: or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin: or*

*c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.*⁵⁵

⁵⁵ “อุบัติเหตุตามอุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยาน ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใดๆเข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

(1) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

(ก) การอยู่ในอากาศยาน

(ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใดๆของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่างๆที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

(ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น

ยกเว้นเมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

(2) อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย โดย

(ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่าคำนิยามตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่สามารถนำมาปรับใช้กับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้ เนื่องจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง ในขณะที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล ซึ่งเจตนารมณ์ของอนุสัญญามีความแตกต่างกัน โดยเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 คือการมุ่งหาผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร ในขณะที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีจุดมุ่งหมายเพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุ (Aircraft Accident Investigation) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุและให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยด้วยเหตุผลดังกล่าว ศาลของรัฐภาคีจึงไม่นำคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาปรับใช้ในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ยิ่งไปกว่านั้น ด้วยเหตุที่ความมุ่งหมายของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 คือการสอบสวนอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานหรือการปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อความปลอดภัย หากนำมาปรับใช้กับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบใดๆเลยในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่นๆที่นอกเหนือไปจากการปฏิบัติการของอากาศยาน แม้ความเสียหายนั้นควรจะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเช่น กรณีการก่อการร้าย ซึ่งต้องถือว่าผู้ขนส่งมีส่วนผิดในการที่ไม่มีมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ส่งผลให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บของคนโดยสาร และยังเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติวิสัยและไม่อาจคาดหมายได้ ทั้ง

-
- (ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่างๆของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาคานปีก อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่างๆ (Probes) ครีบ (Vaness) ยาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่างๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะเลขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่นๆที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือคนขนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Radome) หรือ
- (3) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหาคำว่าเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

ยังเกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ซึ่งแนวทางปฏิบัติของศาลต่างๆของรฎภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ต่างถือว่าการก่อการร้ายนั้นเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 จึงอาจกล่าวได้ว่า คานิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นเพียงความหมายบางส่วนของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออลเท่านั้น

การที่อนุสัญญาไม่มีบนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ก่อให้เกิดปัญหาการถกเถียงและความเห็นที่ขัดแย้งต่อการพิจารณาและตีความมากมาย เช่น กรณีโดบั้งจึงจะถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามความหมายของอนุสัญญาฯ กรณีอุบัติเหตุตามข้อ 17 วรรค 1 นี้รวมถึงการทำร้ายระหว่างคนโดยสารด้วยกันเองหรือไม่ หรือรวมไปถึงการกระทำโดยบุคคลที่สามหรือไม่ ซึ่งปัญหาเหล่านี้เคยได้รับการวินิจฉัยโดยศาลต่างประเทศและหลายปัญหายังคงไม่ได้รับคำตอบที่ชัดเจน คำตอบที่กระจ่างชัดต่อการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” อาจไม่ได้มาจากอนุสัญญาฉบับใด ดังนั้นการหาคำตอบดังกล่าวต้องพิจารณาประกอบกับตัดสินของศาล⁵⁶

3.2.3 บริบทและวัตถุประสงค์

จากบทบัญญัติตามข้อ 17 กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายต่อคนโดยสารในกรณีที่มีความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเท่านั้น แต่ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องตกอยู่ในความรับผิดชอบต่อบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน กล่าวคือ เมื่อเปรียบเทียบกับข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ ซึ่งกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บและข้อ 18 ซึ่งกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสัมภาระ จะสังเกตได้ว่าใช้ถ้อยคำที่แตกต่างกัน ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาทั้งฉบับภาษาอังกฤษและภาษาฝรั่งเศส กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากความเสียหายนั้นเกิดจาก “อุบัติเหตุ” (accident) ในขณะที่ข้อ 18 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจาก “เหตุการณ์” (occurrence) ในการนี้ศาลอเมริกาในคดี Air France v. Saks ได้ให้ความเห็นว่า “ผู้ร่างอนุสัญญาเห็นว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” มีความหมายที่แตกต่างจากคำว่า “เหตุการณ์” มิฉะนั้นคงใช้คำๆเดียวกันทั้งสองบทบัญญัติแล้ว”⁵⁷ นอกจากนี้ศาสตราจารย์

⁵⁶ Malcolm A. Clarke, p. 82

⁵⁷ คดี Air France v. Saks อ้างแล้ว

Goldhirsch ยังเห็นด้วยว่าการที่ทั้งสองบทบัญญัติใช้คำที่แตกต่างกัน ข้อ 18 แห่งอนุสัญญาซึ่งใช้คำว่า “เหตุการณ์” จึงต้องได้รับการตีความกว้างกว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17⁵⁸

เมื่อพิจารณาอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยภาพรวมทั้งฉบับแล้วจะเห็นได้ว่า นอกจากคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ตามข้อ 17 แล้วอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ยังปรากฏคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” (aircraft accident) ตามข้อ 28 อีกด้วยซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้าซึ่งเป็นที่น่าสงสัยว่าอุบัติเหตุตามบทบัญญัติทั้งสองมาตรานี้มีความหมายเหมือนหรือต่างกันอย่างไร ข้อ 28 อนุสัญญามอนทรีออลกำหนดว่า

“ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานเป็นอันผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ หากมีกฎหมายภายในบัญญัติไว้ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า การจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้”⁵⁹

คำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” (aircraft accident) ตามข้อ 28 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้บัญญัติบทนิยามไว้เช่นกัน จึงเป็นปัญหาว่าขอบเขตความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” นี้ควรกินความกว้างหรือแคบเพียงใด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเงื่อนไขในการจ่ายเงินล่วงหน้าของผู้ขนส่ง นั่นคือผู้ขนส่งจะต้องจ่ายเงินล่วงหน้าในกรณีใดบ้าง หรือผู้ขนส่งจะสามารถหาช่องทางในการปฏิเสธการจ่ายเงินล่วงหน้าโดยอ้างว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออลไม่ได้เกิดขึ้นได้หรือไม่ ปัญหาที่ต้องวิเคราะห์คือหากพิจารณาตามจุดมุ่งหมายของบทบัญญัติตามข้อ 28 อาจทำให้อนุมานได้หรือไม่ว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของการจ่ายเงินล่วงหน้ามีความหมายที่ยืดหยุ่นมากกว่าข้อ 17 หรือคำทั้งสองคำนี้สามารถใช้แทนกันได้

⁵⁸ Goldhirsch L. B, *The Warsaw Convention Annotated : A Legal Handbook* (Springer, 1988) p.86

⁵⁹ Montreal Convention, article 28 “In the case of aircrafts accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payment shall not constitute a recognition of liability and maybe offset any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

หากพิจารณาตามหลักการตีความตามตัวอักษรแล้ว คำว่า “อุบัติเหตุ” กับคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” อาจมีความหมายไม่เหมือนกัน ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บจากการที่มีสัมภาระหรือสิ่งของตกลงมาใส่จากช่องเก็บสัมภาระนั้นย่อมไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” แม้ว่าจะเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายก็ตาม ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความจำเป็นทางเศรษฐกิจแต่อย่างใด เนื่องจากไม่ใช่ “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ซึ่งหมายความคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 นั้นจะมีความหมายที่แคบกว่า และควรตีความเคร่งครัดมากกว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17

แต่ผลลัพธ์เช่นนี้อาจไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญา เพราะหากพิจารณาจากหลักการตีความตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของสนธิสัญญา (Teleological interpretation) แล้วจะเห็นได้ว่าอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มุ่งคุ้มครองประโยชน์ของคนโดยสารในฐานะผู้บริโภค จึงอาจอนุมานได้ว่าบทบัญญัติข้อ 28 ก็เป็นบทบัญญัติที่มีจุดประสงค์เพื่อบรรเทาความเสียหายที่เป็นความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของคนโดยสารหรือผู้ที่มีสิทธิเรียกร้อง ดังนั้นจึงควรตีความให้อยู่ในบริบทเดียวกันกับข้อ 17 และผู้ร่างมุ่งหมายที่จะบังคับใช้บทบัญญัติเรื่องการจ่ายเงินล่วงหน้าในกรณีอุบัติเหตุภายใต้ความหมายตามข้อ 17 วรรค 1 ของอนุสัญญา หากตีความต่างจากข้อ 17 ก็จะเป็นการตีความอย่างแคบ ซึ่งเป็นการจำกัดโอกาสของคนโดยสารที่จะได้รับการจ่ายเงินล่วงหน้าตามบทบัญญัตินี้ ดังนั้นแม้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นตรงลานบินซึ่งถือว่าอยู่ในระหว่างการขึ้นอากาศยานก็ย่อมอยู่ในความหมายตามข้อ 28⁶⁰

ตามรายงานการประชุมเพื่อการยกร่างอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา วันที่ 10-28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 ผู้แทนประเทศสวีตเซอร์แลนด์ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้า (ตามข้อ 22 ในขณะร่าง) โดยยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 1998 โดยสายการบิน Swissair เที่ยวบินที่ 111 จำนวนคนโดยสารและลูกเรือทั้งสิ้น 299 ราย เดินทางจากนครนิวยอร์กสู่กรุงเจนีวา ซึ่งเครื่องบินลำดังกล่าวตกลงสู่ทะเลใกล้กับเมืองแฮลิแฟกซ์ รัฐโนวาสโกเชีย เป็นผลให้คนโดยสารและลูกเรือทั้ง 299 รายเสียชีวิตทั้งหมด แม้ว่า

⁶⁰ Giemulla et al., *Montreal Convention* (Netherlands: Wolters Kluwer, 2010) Article 28-3-4

สาเหตุเครื่องบินตกในครั้งนี้นี้ยังไม่ได้รับการยืนยันจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของแคนาดา แต่สายการบิน Swissair ก็ได้สมัครใจจ่ายเงินล่วงหน้าจำนวน 15,000 SDRs ต่อคนโดยสารหนึ่งรายให้แก่ครอบครัวผู้เสียหาย และจากรายงานพบว่ากว่า 163 ครอบครัวของคนโดยสารที่เสียชีวิตจากคนโดยสารทั้งหมด 229 รายได้เรียกร้องให้สายการบินจ่ายเงินล่วงหน้า คิดเป็นอัตราร้อยละ 75 ของครอบครัวผู้เสียชีวิตทั้งหมด ที่ต้องการให้สายการบินช่วยเหลือทางการเงินอย่างเร่งด่วน สายการบิน Swissair จึงได้เสนอเงินจำนวน 100,000 SDRs แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิต อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว 8 เดือนมีเพียงคดีเดียวเท่านั้นที่เสร็จไปจากศาล โดยผู้แทนสวีตเซอร์แลนด์ชี้ให้เห็นว่า คดีนั้นมีความซับซ้อนเป็นอย่างมากสำหรับผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด การจ่ายเงินล่วงหน้าจึงไม่ได้เป็นประโยชน์ต่อฝ่ายคนโดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงผู้ขนส่งด้วย ในการประชุมครั้งนี้ประธานได้เน้นย้ำว่าความเห็นของผู้แทนสวีตเซอร์แลนด์ได้สะท้อนให้เห็นถึงความเหมาะสมของบทบัญญัติข้อ 22 ในแง่มนุษยธรรม

ผู้สังเกตการณ์ของสหภาพยุโรปกล่าวว่า เหตุที่ครอบครัวของผู้เคราะห์ร้ายกว่าสามในสี่จากจำนวนทั้งหมดตกอยู่ในสภาวะที่ต้องการการจ่ายเงินล่วงหน้าในกรณีเครื่องบินสายการบิน Swissair ตกนั้นแสดงให้เห็นว่าการจ่ายดังกล่าวไม่ควรอยู่ในวิจรรย์ณญาณหรือการแสดงเจตนาดีของผู้ขนส่งเท่านั้นแต่ควรเป็นข้อบังคับในอนุสัญญาเลย เช่นเดียวกับที่มีการบัญญัติไว้ในข้อบังคับของสหภาพยุโรป ผู้ขนส่งควรมีสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยอยู่ก่อนเพื่อที่จะสามารถจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องได้ในทันทีที่มีการเรียกร้อง ซึ่งผู้แทนจากประเทศต่างๆเช่น เยอรมัน อังกฤษ อิตาลี เนเธอร์แลนด์ ซาอุดีอาระเบีย ออสเตรเลีย และปากีสถานได้แลกเปลี่ยนความเห็นกันในประเด็นนี้ โดยผู้แทนจากประเทศเยอรมันกล่าวว่าตนจะขอเสนอร่างบทบัญญัติข้อ 22A ที่แก้ไขแล้วให้คณะกรรมการพิจารณาต่อไป ประธานที่ประชุมให้ความเห็นว่า บทบัญญัติข้อ 22A นี้ไม่ได้มีข้อความใดที่ขัดขวางการจ่ายเงินล่วงหน้า ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายภายในเกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้าก็ต้องบัญญัติให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาด้วย⁶¹

⁶¹ Draft Montreal Volume 1 (International Conference on Air Law, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Vol 1, Doc 9775/DC/2

ในการประชุมกลุ่มเพื่อนประธาน (Friends of the Chairman) ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 ประธานที่ประชุมกล่าวว่าข้อ 22 B ในร่างอนุสัญญาเดิมนั้นกำหนดว่า “ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าโดยไม่ชักช้าโดยสอดคล้องกับกฎหมายภายใน” บทบัญญัตินี้กลุ่มเพื่อนประธานได้นำมาหารือโดยคำนึงถึงกรณีอุบัติเหตุของสายการบินต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุที่มีการสูญเสียชีวิตอย่างมหาศาล ซึ่งต้องมั่นใจได้ว่าในสถานการณ์เช่นนั้นผู้รอดชีวิตและผู้เคราะห์ร้ายจะต้องได้รับการเยียวยาตามความจำเป็นเฉพาะหน้าในทันที กลุ่มเพื่อนประธานยังกล่าวต่อไปว่ายังมีความยุ่งยากหลายประการที่จะกำหนดเงื่อนไขต่างๆ อย่างเฉพาะเจาะจงว่าสถานการณ์หรือเงื่อนไขใดๆ ควรจะถูกบัญญัติไว้ในบทบัญญัติปัญหานี้ต้องอาศัยรัฐในการออกกฎหมายภายในเพื่อกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว นั้น โดยจะต้องตระหนักถึงหลายเหตุการณ์ที่ต่างกันออกไปด้วย ข้อ 22B จึงไม่ได้บัญญัติถึงจำนวนเงินที่ต้องจ่ายล่วงหน้าว่าเป็นจำนวนเท่าใดเนื่องจากจำนวนเงินดังกล่าวขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของแต่ละเหตุการณ์ รวมทั้งไม่ได้บัญญัติไปถึงองค์ประกอบอื่นๆ ซึ่งองค์ประกอบนั้นๆ จะต้องบัญญัติเป็นกฎหมายภายในยกตัวอย่างเช่น หากปรับใช้บทบัญญัติเรื่องการจ่ายเงินล่วงหน้าตามข้อบังคับของสหภาพยุโรป ซึ่งกำหนดว่าหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเงินที่จ่ายไปแล้วล่วงหน้าจะไม่ถือว่าเป็นการยอมรับผิด อย่างไรก็ตามหากภายหลังพบว่าผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบ เงินล่วงหน้าที่ได้จ่ายไปแล้วก็สามารถนำมาหักออกจากค่าเสียหายที่ต้องจ่ายในภายหลังได้⁶²

ในการนี้ที่ประชุมเห็นว่า⁶³

1. ควรเรียกร้องให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าบนพื้นฐานของความจำเป็นทางเศรษฐกิจของครอบครัวผู้เคราะห์ร้ายหรือผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุต่างๆ
2. สนับสนุนให้รัฐภาคีของอนุสัญญาดำเนินการภายใต้กฎหมายภายในอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้าโดยผู้ขนส่ง

⁶² International Conference on Air Law “Friends of the Chairman” Group, Minutes of the Fifth Meeting (Thursday, 20 May 1999, at 1400 hours), DCW-Min, FCG/5

⁶³ International Conference on Air Law, Montreal, 10 to 28 May 1999, Draft Resolution and Statement for Inclusion in the Final Act, Presented by the Secretariat, Draft Resolution No.2

การจ่ายเงินล่วงหน้าตามข้อ 28 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นจะต้องมีกฎหมายภายใน บัญญัติไว้มิฉะนั้นแล้วจะไม่สามารถบังคับใช้ได้ สำหรับสหภาพยุโรปนั้นมีข้อบังคับของสหภาพซึ่ง บังคับใช้โดยตรงเปรียบเสมือนเป็นกฎหมายภายใน ข้อ 5 ของข้อบังคับที่ 889/2002 แก้ไขข้อบังคับที่ 2027/97 กำหนดในเรื่องของการจ่ายเงินล่วงหน้าดังนี้

ข้อบังคับของสหภาพยุโรปที่ 889/2002⁶⁴ ข้อ 5 บัญญัติว่า

1. สมาคมผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้าโดยไม่ชักช้า ในเหตุการณ์ใดๆ (in any event) ภายในสิบห้าวันเมื่อทราบตัวบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความ จำเป็นเฉพาะหน้าให้ได้สัดส่วนกับความเดือดร้อนเสียหายที่ได้รับ
2. ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 16,000 SDRs ต่อคนโดยสารหนึ่ง ราย กรณีคนโดยสารเสียชีวิต (event of death) โดยบทบัญญัตินี้ต้องไม่ขัดหรือแย้งกับ วรรค 1
3. การจ่ายเงินล่วงหน้าไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิด (shall not constitute the recognition of liability) ของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้อง จ่ายเป็นค่าเสียหายภายหลัง แต่ไม่สามารถคืนได้ เว้นแต่เป็นกรณีตามบทบัญญัติข้อ 20 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หรือกรณีที่บุคคลได้รับเงินล่วงหน้าไม่ใช่ผู้มีสิทธิได้รับ ค่าสินไหมทดแทน

ข้อสังเกตของมาตรา 5 ข้อบังคับสหภาพยุโรปนี้อยู่ตรงที่ ข้อบังคับของสหภาพยุโรปในเรื่อง การจ่ายเงินล่วงหน้าไม่ได้ใช้คำว่า “aircraft accident” หรืออุบัติเหตุจากอากาศยานที่บัญญัติไว้ใน อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 28 แต่อย่างใด

นอกจากนี้ จากอารัมภบทของข้อบังคับที่ 889/2002 แห่งสหภาพยุโรปซึ่งจุดมุ่งหมายสำคัญ คือการที่คนโดยสารจะได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอากาศต่างๆ (air

⁶⁴ Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council Of 13 May 2002, article 5

accidents) อย่างเหมาะสม (proper level)⁶⁵ และเพื่อเยียวยาปัญหาทางการเงินในระยะสั้นที่คนโดยสารตลอดจนผู้อยู่ในอุปการะหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมต้องประสบภายหลังจากอุบัติเหตุ⁶⁶ (accident) จึงอาจอนุมานได้ว่าในเรื่องการจ่ายเงินเพื่อเยียวยาคนโดยสารหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมตามข้อบังคับของสหภาพยุโรปไม่ได้มุ่งจำกัดว่าเหตุการณ์ใดบ้างที่ทำให้ผู้ขนส่งตกอยู่ในสภาพที่จะต้องจ่ายเงินล่วงหน้า เช่น ต้องเป็นอุบัติเหตุทางอากาศยานเท่านั้น (aircraft accident) แต่ให้ความสำคัญกับผลหรือระดับความร้ายแรงของผลที่คนโดยสารและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมได้รับจากอุบัติเหตุนั้นๆมากกว่า ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” ในที่นี้ย่อมหมายความเช่นเดียวกับอุบัติเหตุในบริบทของการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น แม้ว่าจะไม่ใช่กรณีเครื่องบินตก เครื่องบินระเบิด แต่เป็นกรณีที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานแต่เป็นเหตุการณ์อื่นที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ ก็เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อเยียวยาตามความจำเป็นทางเศรษฐกิจ เช่น กรณีคนโดยสารกำลังจะก้าวขึ้นเครื่องบินแต่เจ้าหน้าที่ตั้งบันไดออกไปก่อน คนโดยสารจึงตกลงมาตรงช่องว่างระหว่างเครื่องบินกับบันไดเป็นเหตุให้คอหักเสียชีวิต

สำหรับสหรัฐอเมริกาไม่มีกฎหมายภายในบัญญัติไว้เกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้า แต่ผู้ขนส่งส่วนใหญ่ต่างก็สมัครใจที่จะจ่ายเงินล่วงหน้า โดยสมาคมการบินที่ใหญ่ที่สุดของสหรัฐอเมริกาหรือที่รู้จักกันในชื่อเดิมเมื่อ ค.ศ. 2005 ว่าสมาคมการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Association) ก็ได้นำหลักการตามที่ข้อบังคับที่ 889/2002 ของสหภาพยุโรปที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้าในจำนวนไม่น้อยกว่า 16,000 SDRs แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องกรณีที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางเครื่องบินมาปรับใช้เช่นเดียวกัน⁶⁷

จากการศึกษาพบว่าการเสนอความเห็นที่ “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 กับ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 นั้นมีความหมายไม่เหมือนกัน โดยคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ควรจะ

⁶⁵ Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002, (1) “In the framework of the common transport policy, it is important to ensure a proper level of compensation for passengers involved in air accident”

⁶⁶ Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002, (14) “It is desirable to relieve accident victims and their dependants of short-term financial concerns in the period immediately after an accident

⁶⁷ Havel F. Brian and Sanchez S. Gabriel, *The Principle and Practice of International Aviation Law* (Cambridge University Press, 2014) 1st edition, p. 298

ตีความแคบกว่าโดยจะต้องเป็นกรณีอากาศยานเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาข้อบังคับของสหภาพยุโรปที่ 2027/97 แก้ไขโดยข้อบังคับที่ 889/2002 กลับใช้คำนิยามที่สอดคล้องและใกล้เคียงกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17⁶⁸

ผู้เขียนเห็นว่าการจ่ายเงินล่วงหน้าหรือไม่นั้นอาจไม่ได้ขึ้นอยู่กับว่าเหตุการณ์ใดบ้างที่ต้องจ่าย แต่ขึ้นอยู่กับว่าเหตุการณ์นั้นก่อให้เกิดความเสียหายอย่างไรบ้าง กล่าวคือ อุบัติเหตุนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรง (catastrophic consequences) เป็นผลให้ผู้เสียหายหรือผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมต้องเผชิญกับสภาพปัญหาทางการเงินอย่างไม่ทันตั้งตัว ดังนั้นผู้ขนส่งจึงต้องจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาตามความจำเป็นเฉพาะหน้าทางเศรษฐกิจ (immediate economic needs) ในร่างอนุสัญญาได้ข้อสรุปจากกลุ่มเพื่อนประธานว่าจะไม่บัญญัติเงื่อนไข (conditions) หรือ องค์ประกอบ (elements) อื่นๆ เช่น จำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายล่วงหน้า เป็นต้น ลงไปในบทบัญญัติตามอนุสัญญา แต่เป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องออกกฎหมายภายในกำหนดในเรื่องดังกล่าว เนื่องจากสิ่งที่ต้องระลึกลูกอยู่เสมอคือ อุบัติเหตุแต่ละครั้งที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างกันออกไป ส่งผลให้จำนวนเงินที่จะต้องจ่ายล่วงหน้าย่อมขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของแต่ละเหตุการณ์ ดังนั้น จากร่างอนุสัญญาจะเห็นได้ว่าผู้ร่างเจตนาที่จะเปิดโอกาสให้รัฐตีความโดยคำนึงตามความเหมาะสมของแต่ละเหตุการณ์ซึ่งย่อมเป็นการตีความที่กว้าง บทบัญญัตินี้ไม่ได้มุ่งหมายที่จะจำกัดว่าต้องเป็นเหตุการณ์ประเภทหนึ่งประเภทใดโดยเฉพาะเท่านั้น ไม่ได้จำกัดว่าต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากอากาศยาน เช่นกรณีเครื่องบินตกเท่านั้น หากแต่เป็นอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงจนกระทบกระเทือนต่อสถานะทางการเงินอย่างเฉียบพลันของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์เช่นว่า เพราะอย่างไรเสีย การจ่ายเงินล่วงหน้าก็ไม่ใช่การยอมรับความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด แต่ผู้ขนส่งสมควรใจที่จะจ่ายเงินล่วงหน้าตามหลักมนุษยธรรมเพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายในเบื้องต้น เช่นค่าปลงศพและค่ารักษาพยาบาล เป็นต้น อย่างไรก็ตามที่สุดแล้วความหมายของมาตรา 28 นี้จะถูกตีความแคบหรือกว้างหรือสอดคล้องกับข้อ 17 อย่างไรก็ตามขึ้นอยู่กับ การบัญญัติกฎหมายในของแต่ละรัฐภาคี ซึ่งความหมายของ “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 นี้ จะไม่มีผลต่อการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แต่อย่างใด

⁶⁸ อ้างแล้ว, หน้า 298

3.2.4 การตีความโดยพิจารณางานเตรียมร่างอนุสัญญา

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า เป้าหมายของการตีความเอกสารใดก็ตามคือการตีความหมายให้ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของคู่สัญญา⁶⁹ การตีความสนธิสัญญาก็เช่นเดียวกัน อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาบัญญัติว่า⁷⁰ “สนธิสัญญานั้นต้องตีความโดยพิจารณาความหมายทั่วไปให้สอดคล้องกับบริบทของสนธิสัญญาและคำนึงถึงเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา ซึ่งในการวินิจฉัยบทบัญญัติและบริบทของคำที่ต้องตีความในสนธิสัญญานั้นวิธีหนึ่งคือการศึกษประวัติของสนธิสัญญา การเจรจา และการตีความตามเจตนารมณ์ของภาคีสัญญา⁷¹ เสรีภาพและหลักสุจริตเป็นหลักที่ต้องคำนึงถึงในการตีความเช่นเดียวกัน ตามที่ศาลสหรัฐได้ให้ความเห็นว่า “ความเห็นผู้ร่าง (travaux preparatoires) ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นเอกสารซึ่งได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ซึ่งสามารถนำมาอ้างได้ในการพิจารณาของศาล ศาลจึงมักอ้างเอกสารดังกล่าวซึ่งเปรียบเทียบเหมือนเครื่องมือของศาลในการตีความบทบัญญัติที่มีความกำกวม โดยเฉพาะข้อ 17 แห่งอนุสัญญา ทั้งความเห็นของงานเตรียมร่าง บริบทของสนธิสัญญา และการกระทำภายหลังการให้สัตยาบันอนุสัญญาของภาคีสัญญาถือเป็นสิ่งสำคัญ

ศาลอเมริกาในคดี Saks ได้กล่าวว่า “ในการตีความสนธิสัญญานั้นควรพิจารณาถึงความ เป็นมาของอนุสัญญาทั้งขั้นตอนการร่างและการเจรจาระหว่างรัฐภาคี” อนึ่ง งานเตรียมร่าง (travaux preparatoires) ของอนุสัญญาออร์ซอได้รับการตีพิมพ์และเผยแพร่ให้นักกฎหมายทั่วไปสามารถศึกษาได้ ศาลจึงมักอ้างถึงงานเตรียมร่างแห่งอนุสัญญาในฐานะที่เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการตีความบทบัญญัติที่มีความกำกวม⁷²

อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นผลผลิตจากการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ (the Conférence Internationale de Droit Privé Aérien or CIDPA) 2 ครั้ง โดยครั้ง

⁶⁹ คดี Choctaw Nation of Indians v. United States, 318 U.S. 423, 431-32, 1943 ศาลฟังพยานข้อเท็จจริงแวดล้อมสนธิสัญญา ประกอบกับความเข้าใจและเจตนารมณ์ของคู่สัญญา ซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันในการตีความสนธิสัญญา

⁷⁰ Vienna Convention, supra note 112, art 32 คดี Air France v. Saks “ศาลย้ำว่าการตีความสนธิสัญญานั้นต้องพิจารณา บทบัญญัติและบริบทของคำๆนั้น”

⁷¹ Choctaw, 318 U.S. at 432

⁷² คดี Air France v. Saks อ้างแล้ว

แรก การประชุมมีขึ้น ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 1925 และการประชุมครั้งที่ 2 มีขึ้น ณ กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์ ในปี ค.ศ. 1929 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ก่อนที่จะมีการประชุม ณ กรุงวอร์ซอในปี ค.ศ. 1929 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1923 M.Poincare ได้มีหนังสือถึงผู้แทนแห่งประเทศฝรั่งเศสเพื่อที่จะหารือกันให้มีการจัดการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศแผนกคดีบุคคล ณ กรุงปารีสในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเห็นควรที่จะได้มีการร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศขึ้นรวมถึงร่วมกันพิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องศึกษาการรวบรวมกฎหมายแผนกคดีบุคคลว่าด้วยกฎหมายอากาศในทางระหว่างประเทศ⁷³

ในวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 1925 รัฐบาลฝรั่งเศสได้ทำหนังสือถึงผู้แทนประเทศอีกครั้ง พร้อมกับร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยหนังสือฉบับนี้ได้กำหนดวันประชุมระหว่างประเทศซึ่งนับเป็นการประชุมระหว่างประเทศครั้งแรกที่เกี่ยวกับกฎหมายอากาศแผนกคดีบุคคลวันที่ 26 พฤศจิกายน ค.ศ. 1925 การประชุมครั้งนี้มีตัวแทนจาก 41 รัฐเข้าร่วมประชุม ในการนี้รัฐบาลฝรั่งเศสได้มีการหารือกับตัวแทนของรัฐต่างๆที่เข้าร่วมประชุมถึงความประสงค์ในการจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญเพื่อการพิจารณาปัญหาดังต่อไปนี้หรือไม่ ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอากาศยานต่อสินค้าและคนโดยสารบนภาคพื้นดิน ประกันภัยภาคบังคับทางอากาศ และการรวบรวมกฎเกณฑ์ต่างๆที่กำหนดสัญชาติของอากาศยาน เป็นต้น

ในวันที่ 17 พฤษภาคม ค.ศ. 1926 รัฐต่างๆจำนวน 30 รัฐได้ร่วมกันจัดตั้งผู้เชี่ยวชาญซึ่งกลายมาเป็น CITEJA คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญชุดดังกล่าวศึกษาในประเด็นหลักสองประการคือ ร่างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ และร่างอนุสัญญาการว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ

การประชุมครั้งที่สองในปี ค.ศ. 1929 จัดขึ้น ณ กรุงวอร์ซอได้มีการจัดทำอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929

⁷³ D.Goedhuis, "National Air legislations and the Warsaw Convention", (Hague: Martinus Nijhoff, 1937) at 4

ร่างอนุสัญญาวอร์ซอซึ่งได้มีการเสนอครั้งแรกโดยตัวแทนของ CITEJA ในปี ค.ศ. 1925 นั้นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือเกิดบาดเจ็บหรือความบาดเจ็บทางร่างกายอื่นๆ โดยที่ระบอบความรับผิดชอบของอนุสัญญาไม่ได้บัญญัติในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล และไม่ได้กล่าวถึงคำว่า “อุบัติเหตุ” แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบต่อคนโดยสารจึงไม่ต่างจากความรับผิดชอบที่สร้างความเสียหาย สูญหายต่อสัมภาระหรือสิ่งของ⁷⁴

คำว่า “อุบัติเหตุ” เคยปรากฏอยู่ในร่างอนุสัญญาเตรียมการโดย CITEJA กำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายและความบาดเจ็บต่อคนโดยสารหรือสิ่งของ ร่างอนุสัญญาฉบับนี้กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากความบาดเจ็บและความเสียหาย “เกิดจากอากาศยาน” (caused by aircraft)⁷⁵ ซึ่งในร่างอนุสัญญาได้อ้างอิงถึงคำว่า “อุบัติเหตุ”⁷⁶ ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดชอบหากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนาของบุคคลอื่นที่กำลังโดยสารอากาศยาน (by any person on board the aircraft) ซึ่งการกระทำเช่นนั้นไม่มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆกับการปฏิบัติการของอากาศยาน และผู้ขนส่งหรือเจ้าหน้าที่ไม่สามารถกระทำการใดๆเพื่อป้องกันมิให้ความเสียหายเกิดขึ้นได้ (some act which had nothing to do with the operation of the aircraft and without the operator or his staff being able to prevent the damage)⁷⁷ นอกจากนี้ร่างอนุสัญญายังกำหนดให้สามารถขยายจำนวนข้อจำกัดความรับผิดชอบออกไปได้หากความเสียหายเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่ง⁷⁸ จากประวัติของการร่างเอกสารดังกล่าวทำให้ทราบว่า การใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่กำหนดโดย CITEJA นั้นค่อนข้างมีขอบเขตที่จำกัด ซึ่งต้องมีความผูกพันกับการปฏิบัติการของอากาศยานและกำหนดโดยใช้กฎหมายว่าด้วยหลักความผิด

โดยต่อไปผู้เขียนจะขอนำเสนอรายงานการประชุมอนุสัญญาและพิธีสารแก้ไขต่างๆในระบบวอร์ซอ จนถึงอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ที่มีการอภิปรายถึงคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงแนวความคิดและเจตนารมณ์ที่แท้จริงของผู้แทนรัฐภาคีต่างๆ

⁷⁴ Warsaw Minutes 1929

⁷⁵ Ibid, art 1

⁷⁶ Ibid, , art 5-6

⁷⁷ Ibid , art 2(b)

⁷⁸ Ibid, art 8.

ก. การประชุมเพื่อยกร่างอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ที่เกี่ยวข้องกับคำว่า “อุบัติเหตุ”

แม้ว่าจะใช้เวลาที่นานกว่าการประชุมครั้งแรกด้วยกฎเกณฑ์ของการรับขนทางอากาศในปี ค.ศ. 1925 จนมาถึงการประชุมครั้งที่สองในปี ค.ศ. 1929 ณ กรุงวอร์ซอ คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ CITEJA สามารถเติมเต็มช่องว่างดังกล่าวได้อย่างประสบความสำเร็จ โดยประเด็นหลักของการประชุม ณ กรุงวอร์ซอคือการหารือในประเด็นที่ CITEJA ได้ทำการศึกษาเรื่อยมาตั้งแต่การประชุมเมื่อปี ค.ศ. 1925 ณ กรุงปารีส ซึ่งตัวแทนของรัฐต่าง ๆ ลงความเห็นว่า การประชุม ณ กรุงวอร์ซอในครั้งนี้มีการเตรียมการมาเป็นอย่างดีเยี่ยมเพียงพอต่อการก่อตั้งกฎเกณฑ์ว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล

คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏในร่างอนุสัญญาต้นฉบับซึ่งร่างโดยคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ CITEJA ได้บัญญัติไว้ในข้อ 21 ดังนี้

ข้อ 21

“ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายระหว่างการรับขน ดังนี้

- (ก) ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย ได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายอื่นใด
- (ข) ในกรณีที่สัมภาระหรือของใดๆ ถูกทำลาย หรือสูญหาย หรือบุบสลาย
- (ค) ในกรณีความเสียหายต่อคนโดยสาร ของ หรือสัมภาระอันเกิดมาจากความชักช้า”⁷⁹

ในการประชุมครั้งนี้ ข้อ 21 (ในขณะร่างซึ่งเทียบได้กับข้อ 17) ไม่ใช่ประเด็นถกเถียงกันในที่ประชุมแต่อย่างใด ตัวแทนของรัฐต่างๆ ไม่ได้ให้ความสนใจกับบทบัญญัตินี้เท่าใดนัก⁸⁰ อย่างไรก็ตาม ในวาระการประชุมที่ 6 มีการเสนอให้ตัด คำว่า “during carriage” ตามข้อ 21 แห่งร่างอนุสัญญาฯ ออกไปเนื่องจากตัวแทนของรัฐต่างๆ ได้ลงความเห็นเป็นที่สุดแล้วว่า ผู้ขนส่งจักต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายในกรณี “อุบัติเหตุ” แม้ว่า

⁷⁹ “The carrier shall be liable for damage sustained during carriage:

(a) In the case of death, wounding or any other bodily injury suffered by a passenger;

(b) In the case of destruction, loss, or damage to goods or baggage;

(c) In the case of delay suffered by a passenger, goods or baggage.”

⁸⁰ Horner, p. 166

ช่วงเวลาการขนส่งจะได้สิ้นสุดลงแล้ว และในวาระที่ 7 ของการประชุม CITEJA ได้เปลี่ยนข้อ 21 แห่งร่างอนุสัญญาฯ เป็น ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งกำหนดว่า

“ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายอื่นใด ถ้าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการใดๆ เพื่อขึ้นหรือลงอากาศยาน”⁸¹

แม้ว่าข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จะเป็นบทบัญญัติที่มีการนำมาฟ้องร้องต่อศาลมากที่สุดนับตั้งแต่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ ซึ่งสาเหตุนั้นก็เนื่องมาจากความไม่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” แต่กลับไม่เคยมีการหยิบยกประเด็นเรื่องความไม่ชัดเจนดังกล่าวขึ้นมาพิจารณาในการประชุม ณ กรุงวอร์ซอแต่อย่างใด อันจะเห็นได้จากรายงานการประชุมซึ่งไม่ปรากฏว่าได้มีการหารือคำว่า “L'accident” หรือ “อุบัติเหตุ” เลย

ศาลสูงสหรัฐอเมริกาเคยกล่าวถึงข้อ 17 ของอนุสัญญาฯ เป็นบทบัญญัติที่มีความคลุมเครือและแข็งกระด้าง⁸² (stark and undefined) โดยที่ความหมายตามธรรมดาหรือความหมายโดยทั่วไปของคำว่า “accident” หรือ “l'accident” มีความหมายเหมือนกันทั้งภาษาอังกฤษและภาษาฝรั่งเศส ซึ่งหมายถึง “เหตุการณ์ที่คาดหมายไม่ได้ สิ่งที่เกิดขึ้นอย่างบังเอิญ เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา หรือเคราะห์ร้าย (unexpected, fortuitous, or untoward event or happening) แต่เมื่อพิจารณาบริบทของคำดังกล่าวก็พบคำถามสำคัญว่าจุดมุ่งหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่แท้จริงหมายถึงอะไรอย่างไรก็ดี บริบทที่ชัดเจนของคำว่าอุบัติเหตุ นั้น คือ “อุบัติเหตุ” มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน เครื่องบินตก หรือเครื่องบินสูญหายอย่างไม่เป็นที่สงสัย คำนิยามหรือความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” มักปรากฏอยู่ในบริบทเช่น อุบัติเหตุรถยนต์ อุบัติเหตุเครื่องบิน อุบัติเหตุทางอากาศ เป็นต้น⁸³ ดังนั้นแม้ว่าผู้ร่างอนุสัญญาวอร์ซอจะไม่ได้ระบุไว้อย่างแน่ชัดว่าต้องเป็น “อุบัติเหตุ” ที่

⁸¹ “The carrier shall be liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any the operation of embarking or disembarking”

⁸² Cousins, p. 388

⁸³ Harper ET AL., French Unabridged Dictionary (5th ed. 1997)

เกี่ยวกับอากาศยานหรือการบิน ก็ไม่ได้ทำให้ความหมายผิดแผกไปจากความหมายตามบริบทของคำว่า “อุบัติเหตุ”

ผู้ร่างอนุสัญญาได้มีการกล่าวถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าหัวใจสำคัญของการประชุมในปี ค.ศ. 1929 นั้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการปฏิบัติการของอากาศยานและการเดินทางทางอากาศ ตัวแทนการประชุมท่านหนึ่งได้อธิบายลักษณะของอุบัติเหตุไว้ดังต่อไปนี้

- (1) สิ่งทั้งหลายที่เกิดขึ้นจากความผิดพลาดของนักบิน
- (2) สิ่งทั้งหลายที่เกิดขึ้นจากข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นกับเครื่องยนต์กลไกของอากาศยาน
- (3) เหตุการณ์ที่จัดว่าเป็นเหตุสุดวิสัย⁸⁴

อาจกล่าวได้ว่า ความมุ่งหมายของผู้ร่างในการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีอุบัติเหตุนี้เกี่ยวข้องกับการบิน อากาศยาน หรือการปฏิบัติการของอากาศยาน อนุสัญญายังได้กำหนดให้การพิสูจน์ตกเป็นภาระแก่ผู้ขนส่งในการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามมาตรการที่สมควรแล้วเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายใดๆจาก “อุบัติเหตุ” เนื่องจากผู้ขนส่งอยู่ในฐานะที่มีความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานหรือการปฏิบัติการของอากาศยานมากกว่า⁸⁵ ในเรื่องความเกี่ยวพันระหว่างอุบัติเหตุกับการปฏิบัติการของอากาศยานนั้นเป็นหลักความเข้าใจพื้นฐานของอนุสัญญาแต่ศาลกลับละเลยโดยเฉพาะในกรณีที่คนโดยสารกระทำต่อคนโดยสาร

ความต้องการผู้เข้าร่วมประชุมอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ในการกำหนดความชัดเจนระหว่างความรับผิดต่อคนโดยสารและความรับผิดต่อทรัพย์สินของคนโดยสารนำมาสู่ข้อเสนอให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บของคนโดยสารในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดจาก “อุบัติเหตุ” และรับผิดชอบต่อสัมภาระหรือของในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดจาก “เหตุการณ์”⁸⁶ สาเหตุที่ผู้แทนต้องการสร้างความแตกต่างที่ชัดเจนระหว่างความรับผิดต่อคนโดยสาร และความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสิ่งของสัมภาระนั้นเป็นเพราะ ข้อ 22 ของร่างอนุสัญญาซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดของผู้

⁸⁴ Warsaw Minutes 1929

⁸⁵ Ibid, Goedhuis

⁸⁶ Air France v. Saks 470 U.S. 392

ขนส่งนั้น มีบทบัญญัติที่ค่อนข้างบรรเทาความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นอย่างมาก ซึ่งหากผู้ขนส่งได้ดำเนินการมาตรการทั้งปวงแล้วเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดในกรณีอันตรายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิดของบุคคลที่สาม หรืออุบัติเหตุอื่นๆ⁸⁷ ศาลสูงสุดของสหรัฐกล่าวไว้ในคดี *Air France v. Saks* ว่า “บันทึกการเจรจาของอนุสัญญาเป็นหลักฐานสนับสนุนว่า ความบาดเจ็บของคนโดยสารนั้นต้องมาจากอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุต้องหมายถึงบางอย่างที่แตกต่างไปจาก “เหตุการณ์บนเครื่องบิน”⁸⁸

หากเปรียบเทียบข้อ 21 แห่งร่างอนุสัญญาต้นฉบับที่จัดทำโดยคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (CITEJA) และขอบเขตของข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แล้วจะเห็นได้ว่าข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอมีขอบเขตที่แคบลงโดยการใช้คำว่า “l'accident” หรือ “อุบัติเหตุ” แทนที่คำว่า “ความเสียหายระหว่างการรับขน” ซึ่งหมายความว่าข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศรับผิดเพื่อความเสียหายในกรณีที่เกิด “อุบัติเหตุ” ขึ้นเท่านั้น โดยจำกัด เฉพาะกรณีการตาย การบาดเจ็บ และกรณีที่เกิดความบาดเจ็บแก่ร่างกายเท่านั้นไม่รวมไปถึงกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระหรือของและกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความซุกซน ต่างจากข้อ 21 แห่งร่างอนุสัญญาต้นฉบับที่ไม่ได้กำหนดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเกิดจาก “อุบัติเหตุ” ดังนั้นแม้ว่าจะไม่ปรากฏคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในอนุสัญญาวอร์ซอ แต่ก็แสดงให้เห็นถึงการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ

หากมองในมุมมองของการตีความตามวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาจะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ประการหนึ่งของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 คือการคุ้มครองอุตสาหกรรมการบินซึ่งถือว่าเป็นอุตสาหกรรมเกิดใหม่ในขณะนั้น โดยในหมวดที่ 3 ว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ สะท้อนให้เห็นหลักเจตนารมณ์ดังกล่าวอย่างชัดเจนผ่านข้อ 22 ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้

⁸⁷ 1929 Warsaw Minutes

⁸⁸ *Air France v. Saks* 470 U.S. 392 Supreme Court, “the records of the negotiations of the Convention accordingly support what is evident from its text: A passenger’s injury must be caused by an accident, and an accident must mean something different than an ‘occurrence’ on the plane”

ขนส่ง ดังนั้นหากมีการตีความข้อ 17 โดยอาศัยจุดยืนทางประวัติศาสตร์ในปี ค.ศ. 1929 เพียงประการเดียวเท่านั้น ย่อมต้องตีความผ่านมุมมองของการคุ้มครองอุตสาหกรรมการบินอย่างเคร่งครัด

ข. พิธีสารเฮก ค.ศ. 1955

พิธีสารฉบับนี้มีได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอฯ อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการหารือกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะเปลี่ยนแปลงคำว่า “อุบัติเหตุ” ก่อนที่พิธีสารฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้

โดยในวาระที่ 4 ของการประชุมในปี ค.ศ. 1949 ได้มีการยอมรับระหว่างคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายถึงความแตกต่างระหว่างคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ในกรณีการรับขนคนโดยสารและคำว่า “เหตุการณ์” (occurrence) ที่ใช้เฉพาะกรณีการรับขนสินค้า (cargo) และสัมภาระ (luggage) เป็นที่เห็นพ้องต้องตรงกันในที่ประชุมว่าคำว่า “เหตุการณ์” นั้นมีขอบเขตของความหมายที่กว้างมากเกินไปหากจะนำมาปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย⁸⁹ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ได้มีการหยิบยกมาเป็นตัวอย่างเปรียบเทียบ ได้แก่ กรณีคนโดยสารกระทำต่อคนโดยสารอีกหนึ่ง (passenger to passenger) ซึ่งหากปรับใช้คำว่า “เหตุการณ์” ความเสียหายนี้จะตกอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่หากใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำต่อคนโดยสารต่อคนโดยสารจะไม่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในการประชุมวาระที่ 8 ตัวแทนจากประเทศเบลเยียมและตัวแทนอีกหลายประเทศได้มีการเสนอให้แทนที่คำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ในข้อ 17 ด้วยคำว่า “เหตุการณ์” (occurrence) โดยตัวแทนจากประเทศเบลเยียม Mr. Golstein ให้เหตุผลว่า คำว่า “เหตุการณ์” นั้นมีความหมายกว้างกว่า และน่าจะสามารถทำให้ความกำกวมของคำว่า “อุบัติเหตุ” น้อยลงไปได้⁹⁰

อย่างไรก็ดี Mr. Cooper ซึ่งเป็นตัวแทนจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ย้ำให้เห็นความสำคัญของการประชุมเมื่อปี ค.ศ. 1949 และยืนยันว่าให้คงไว้ซึ่งข้อความในข้อ 17 ตามเดิม

⁸⁹ ICAO, Legal Commission Minutes and Documents, ICAO Doc. 6027-LC/124(1949) at 270

⁹⁰ ICAO, Legal Commission Minutes and Documents, ICAO Doc.7229-LC/133(1951) at 136

ในวาระการประชุมที่ 9 โดยคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ก่อนหน้าการตราพิธีสารเฮกในปี ค.ศ. 1955 คำว่า “อุบัติเหตุ” ได้หยาบยก คำว่า “อุบัติเหตุ” ขึ้นมาโดยตัวแทนของสหรัฐอเมริกา Mr. Calkins ซึ่งแถลงว่า การใช้คำว่า “เหตุการณ์” อาจเป็นการขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งอาจรวมถึงกรณีที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เป็นได้

อีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ทำให้ข้อ 17 ไม่ได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้นคือ ความไม่ประสงค์ที่จะให้มีการแก้ไขอนุสัญญามากจนเกินไปเพื่อที่จะบรรจบบัญญัติที่ในขณะนั้นเห็นว่ามีสำคัญมากกว่าในพิธีสารฉบับนี้⁹¹ คณะกรรมการร่างอนุสัญญาฯ จึงได้ปฏิเสธข้อเสนอที่จะเปลี่ยนแปลงคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำว่า “เหตุการณ์” ผลคือ พิธีสารเฮกไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงข้อ 17 แต่อย่างใด ซึ่งสะท้อนให้เห็นเจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นครอบคลุมไปถึงเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานหรือเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ⁹²

ค. พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971

ประเด็นในเรื่องความรับผิดตามข้อ 17 ยังคงมีการอภิปรายเรื่อยมาจนถึงการประชุมพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 โดยได้มีการเสนอโดยตัวแทนรัฐภาคีให้เปลี่ยนจากคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำว่า “เหตุการณ์” ส่งผลให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดใน “เหตุการณ์” ที่ก่อให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บแก่คนโดยสาร ไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” และพิธีสารยังบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเงื่อนไขทางร่างกายของคนโดยสารเพียงประการเดียว”⁹³ โดยก่อนการประชุม ณ เมืองกัวเตมาลาซิตี จะได้มีการจัดขึ้น คณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เตรียมร่างข้อ 17 ขึ้นในการประชุมวาระที่ 17⁹⁴ ดังนี้

Article 17 in draft text prepared by the Legal Committee

⁹¹ Ibid

⁹² Weigand Tory A, "Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention," *International Law Review* (2001).

⁹³ Ibid.

⁹⁴ ICAO, International Conference On Air Law-Guatemala City 1971, Vol.2 Document, ICAO Doc.9040-LC/167-2(1972) at 12

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon proof only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the infirmity of the passenger.”⁹⁵

ในการประชุมครั้งที่สองจากวาระการประชุมทั้งหมด ตัวแทนจากประเทศนิวซีแลนด์ได้อภิปรายถึงเจตนารมณ์ของคณะกรรมการกฎหมายว่ามีความมุ่งหมายให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายไม่ว่าด้วยเหตุใดๆก็ตามซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถควบคุมได้ หรือความตายนั้นไม่ได้เกี่ยวเนื่องกับเหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นในอากาศยานเลย อย่างไรก็ตามก็มีการเปลี่ยนจากคำว่า “accident” เป็น “event” ย่อมก่อให้เกิดข้อกังขาอย่างยิ่งว่าผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบแม้เหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือบริบทของการปฏิบัติการของการเดินอากาศ เนื่องจากการเปลี่ยนจากคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำว่า “เหตุการณ์” นั้นย่อมส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศให้กว้างขึ้นไปอีก

โดยในการประชุมครั้งที่สาม ตัวแทนจากประเทศอิตาลี ยืนยันอย่างหนักแน่นว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศไม่ควรเกิดขึ้นหากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของการเดินอากาศโดยตรง และควรรับผิดชอบเฉพาะกรณี “ความผิดปกติจากการให้บริการ” (malfunction service) หรือ “เหตุการณ์ผิดปกติที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการขนส่งทางอากาศ” (abnormal event directly connected with air transport operations)⁹⁶

เป็นที่น่าสังเกตว่าในการประชุมว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างประเทศครั้งที่ 5 (International Air Navigation Congress) ในปี ค.ศ. 1930 ศาสตราจารย์ Goedhuis ซึ่งในขณะนั้นเป็นผู้รายงานการประชุม(Rapporteur) อนุสัญญาได้เสนอว่าควรทำให้บทบัญญัตินี้มีความกระจ่างขึ้น

⁹⁵ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บร่างกาย ถ้าเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใดๆ เพื่อขึ้นหรือลงอากาศยานอย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบหากความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลมาจากความเจ็บป่วยทางร่างกายของคนโดยสารเองเพียงประการเดียว

⁹⁶ 2 Int'l Civ. Aviation Org., Int'l Conference on Air Law, Guatemala City, IACO Doc. 9040-LC/167-1 p/32.44 (1972)

โดยการเพิ่มถ้อยคำว่า “un connexe avec le transport”⁹⁷ ซึ่งแปลว่า ความเกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยข้อเสนอดังกล่าวนี้มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับข้อเสนอแนะโดยตัวแทนรัฐภาคีในการประชุมพิธีสารกัวเตมาลาซิตี⁹⁸ ซึ่งเห็นว่าหากมีการใช้คำว่า “เหตุการณ์” (event) แทนคำว่า “อุบัติเหตุ” ผู้ร่างจกต้องเพิ่มเติมข้อความในบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่เกิดเหตุการณ์นั้นไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการขนส่งทางอากาศ⁹⁸ ดังนั้นแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่า หากใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” อุบัติเหตุนั้นก็จะต้องถูกจำกัดความหมายเฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือการขนส่งทางอากาศ

ในการนี้ตัวแทนจากประเทศอิตาลีได้เสนอทางเลือกสองประการสำหรับมาตรา 17 ดังกล่าว กล่าวคือ ประการแรก เสนอให้เปลี่ยนจากคำว่า “เหตุการณ์” (event) เป็นคำว่า “accident” และประการที่สองให้ร่างประโยคที่สองของข้อ 17 ใหม่ โดยเสนอให้เปลี่ยนเป็น “However, the carrier is not liable if the death or injury resulted from an event unrelated to air transportation” ซึ่งแปลความได้ว่า “อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งหาต้องรับผิดในความตายหรือความบาดเจ็บอันเกิดจากเหตุการณ์ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของการขนส่งทางอากาศ (unrelated to air transport operations) แต่อย่างใดไม่” นอกจากนี้เพื่อเป็นการตอบประเด็นข้อสงสัยจากตัวแทนของสหราชอาณาจักรว่าการปฏิบัติการของการคมนาคมทางอากาศนี้จะตัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณี ความเสี่ยงจากสงคราม กรณีการจี้เครื่องบิน กรณีการก่อวินาศกรรมหรือไม่ ตัวแทนประเทศอิตาลีได้ให้คำตอบต่อคำถามนี้ว่า ทั้งกรณีการจี้เครื่องบิน (hijacking) และการก่อวินาศกรรม (Sabotage) นั้นต่างมีความเกี่ยวเนื่องด้วยการปฏิบัติการของสายการบิน (operation of the airlines)⁹⁹ นอกจากนี้ ในกรณีที่ความบาดเจ็บแก่ร่างกายนั้นเกิดจากความเจ็บป่วยของคนโดยสารเอง หรือเป็นความบาดเจ็บที่เกิดจากทะเลาะเบาะแว้งระหว่างคนโดยสารด้วยตนเอง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ความพยายามในการนำข้อเสนอดังที่ได้กล่าวข้างต้นนี้ต่อที่ประชุมกับไม่เป็นผลสำเร็จ เนื่องจากไม่มีการนำข้อเสนอจากผู้แทนของประเทศอิตาลีขึ้นมาอภิปราย

⁹⁷ Elmar Maria Giumulla, Warsaw Convention: COMMENTARY 10 (1992)

⁹⁸ Guatemala Protocol Minutes

⁹⁹ Ibid.

กันอีกแต่อย่างไร ปรากฏแต่เพียงการเปลี่ยนคำว่า “proof” ในข้อ 17 เป็นคำว่า “condition” และ คำว่า “infirmity” เป็นคำว่า “the state of health” ดังนี้

Article 17 in the Guatemala City Protocol 1971

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.”¹⁰⁰

พิธีสารกัวเตมาลาซิตีเป็นการริเริ่มแนวคิดระบบความรับผิดชอบเด็ดขาด (strict liability) ขึ้นมา ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับความบาดเจ็บแก่ร่างกาย トラบใดที่ “เหตุการณ์” นั้น (ไม่ใช่คำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งให้ขอบเขตของความหมายที่แคบกว่าตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929) เป็นเหตุที่ทำให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ขณะโดยสารบนอากาศยานหรือใน ระหว่างการดำเนินการใดๆ ในการขึ้นหรือลงอากาศยาน อย่างไรก็ตาม พิธีสารกัวเตมาลาซิตีไม่เคย ได้รับการให้สัตยาบัน¹⁰¹

กฎเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่กำหนดโดยอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นั้นได้นำมาบังคับใช้เกือบทุกที่ทั่วโลกซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณประโยชน์และความน่าเชื่อถือของ อนุสัญญา จึงทำให้ไม่มีผู้ใดสามารถปฏิเสธได้ว่าอนุสัญญาออร์ซอได้สร้างอิทธิพลต่อกฎหมายอากาศ ระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลอย่างยิ่ง อาจถือได้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้เป็นศูนย์กลางของการรวมตัว กันของกฎหมายทางอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล อย่างไรก็ตาม คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้น ผู้ ร่างไม่ได้กำหนดบทนิยามหรือขอบเขตที่ชัดเจนไว้ซึ่งนำมาสู่ปัญหาความสับสนในการพิจารณาถ้อยคำ

¹⁰⁰ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ถ้าเหตุการณ์ซึ่ง ก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการใดๆ เพื่อขึ้นหรือลงอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ผู้ ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลมาจากสุขภาพร่างกายของคนโดยสารเองเพียงประการเดียว

¹⁰¹ Paul Steven Dempsey & Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999* McGill University Air and Space Law 2005 October at Chapter II at 31

ดังกล่าว ในขณะที่มีการร่างอนุสัญญาผู้ร่างไม่สามารถคาดเดาได้เลยว่าอุตสาหกรรมการบินจะเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วพร้อมๆไปกับปัญหาการฟ้องร้องและคดีความต่างๆที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน

กฎเกณฑ์ว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้มีการนำไปปรับใช้อย่างกว้างขวางทั่วโลก สะท้อนให้เห็นถึงความน่าเชื่อถือ คุณประโยชน์ และอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล¹⁰² อย่างไรก็ตาม คำว่า “อุบัติเหตุ” ในข้อ 17 แห่งอนุสัญญายังคงเป็นบทบัญญัติที่ผู้ร่างไม่ได้วางบทนิยามความหมายที่ชัดเจนไว้ ส่งผลให้เกิดความสับสนในการตีความในเวลาต่อมา แม้ว่าจะมีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆออกมาไม่ว่าจะเป็นพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 หรือ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 ปัญหาความไม่ชัดเจนดังกล่าวก็ยังคงไม่ได้รับการแก้ไข แม้ว่าพิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 จะได้ขยายความถึงสถานการณ์หรือเหตุการณ์ใดบ้างที่อาจเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าเสียหายตามอนุสัญญาได้¹⁰³ แต่พิธีสารดังกล่าวกลับกลายเป็นเพียงเอกสารทางประวัติศาสตร์ที่ไม่มีวันมีผลบังคับใช้จริง¹⁰⁴

อย่างไรก็ดีจากการศึกษาประวัติความเป็นมาของอนุสัญญาวอร์ซอและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆสะท้อนให้เห็นว่า จุดประสงค์ของอนุสัญญาก็คือ เจตนารมณ์ของรัฐภาคีก็ดี ไม่ประสงค์ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีการกระทำของคนโดยสารต่อคนโดยสารเอง (passenger upon passenger) เพราะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานหรือการเดินทางอากาศแต่อย่างใด ดังนั้นจึงอาจตีความได้ว่า อุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบนั้นต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศหรือการปฏิบัติการของอากาศยาน

ง. อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

Dr. Assad Kotaite ได้อภิปรายในการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ วันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1999¹⁰⁵ ดังต่อไปนี้

¹⁰² I.H.PH. Diederiks-Verchoor, An Introduction to Air Law, 6th ed. (Hague: Kluwer Law International, 1997) at 57.

¹⁰³ Ibid, Dempsey & Milde

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Ibid, ICAO

“ขณะที่อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ร่างขึ้นคือช่วงเวลาที่มีการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่งเริ่มเกิดขึ้นได้ไม่นาน ปัจจุบัน อุตสาหกรรมนี้มีลักษณะที่ต่างออกไป ความคิดตั้งต้นที่ต้องการประสานความสมดุลระหว่างความประสงค์ของรัฐบาลที่จะคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ยังคงไม่มีความมั่นคงจากภาระทางการเงินอย่างมหาศาลกับสิทธิของปัจเจกชนในการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีอุบัติเหตุ เป็นประเด็นที่มีการหารือและพิจารณากันมาอย่างยาวนาน และในปัจจุบันการพิจารณาข้างต้นต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงที่ว่าสถานะที่เปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรมการบินได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วแล้ว”

นอกจากนี้ Prof. Michael Milde ได้เน้นย้ำถึงความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเช่นกัน ดังต่อไปนี้¹⁰⁶

“ปัจจุบันนี้ การคมนาคมทางอากาศถือเป็นอุตสาหกรรมระดับโลกที่มีความเข้มแข็ง พร้อมกับการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมั่นคง สายการบินส่วนใหญ่กระจายกิจการจากภาครัฐไปสู่เอกชนและการประกันภัยก็ครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายประเภทต่างๆอย่างครอบคลุมทั่วถึง ดังนั้นจึงเป็นเรื่องยากที่จะหาเหตุผลมาสนับสนุนความจำเป็นในการหามาตรการพิเศษเพื่อดูแลอุตสาหกรรมดังกล่าวตลอดจนการกำหนดให้มีข้อจำกัดความรับผิดชอบของการคมนาคมทางอากาศระหว่างประเทศอย่างถาวรไปตลอด”

กฎหมายนับว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญการประสานผลประโยชน์อย่างสมดุลระหว่างผู้ขนส่งและผู้บริโภค ในส่วนของผลประโยชน์ของผู้บริโภคนั้นได้รับการคุ้มครองโดยการจำกัดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ได้มีการบัญญัติขึ้นตั้งแต่อนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งในปัจจุบัน เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงที่ว่าอุตสาหกรรมของสายการบินไม่ใช่ฝ่ายที่ต้องได้รับการคุ้มครองอีกต่อไป การประสานผลประโยชน์ระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารจึงควรเป็นไปอย่างยุติธรรมและมีเหตุผล

แม้ว่าในการประชุมมอนทรีออลจะมีการอภิปรายข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 (หรือข้อ 16 ในอนุสัญญาฉบับร่าง) อย่างละเอียดถี่ถ้วน แต่ก็ยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อ 17 (1) ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นผลให้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

¹⁰⁶ Ibid, Milde, “Montreal”

พลาดโอกาสในการให้ความกระจ่างในความหมายและแนวคิดของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งก่อให้เกิดความยากลำบากและซับซ้อนในการตีความตลอดจนการบังคับใช้¹⁰⁷ จึงเป็นที่น่าเสียดายที่การให้ความกระจ่างในข้อ 17 อันเป็นบทบัญญัติที่ก่อให้เกิดปัญหาการโต้เถียงกันและความสับสนอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ต้องถูกเลื่อนออกไปอีกครั้งหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการประชุม กรุงมอนตรียอล ได้มีการสะท้อนความคิดเห็นของผู้แทนรัฐภาคีที่เข้าร่วมการประชุมไปเกี่ยวกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ดังนี้

ความเห็นต่อร่างอนุสัญญาซึ่งได้รับการรับรองโดยการประชุมครั้งที่ 30 (30th session) ของคณะกรรมการกฎหมายองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Legal Committee) ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยองค์คณะพิเศษเพื่อการปรับปรุงและรวบรวมกฎเกณฑ์ในระบบวอร์ซอ หรือ SGMW (Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System) เสนอโดย นอร์เวย์และสวีเดน ในการประชุมครั้งนี้ผู้แทนประเทศนอร์เวย์และสวีเดน ได้ให้ความเห็นต่อบทบัญญัติข้อ 16 (1) ซึ่งกำหนดว่า

*“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily or mental injury of a passenger upon condition only that the accident or incident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger”*¹⁰⁸

โดยเสนอให้ตัดประโยคสุดท้ายของข้อ 16 (1) ดังกล่าวออกไป ซึ่งผู้แทนทั้งสองรัฐให้เหตุผลว่า ตามที่อนุสัญญาวอร์ซอฉบับร่างกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกรณีอุบัติเหตุนั้น ไม่ปรากฏบทบังคับที่เกี่ยวข้องด้วย “สภาวะทางสุขภาพของคนโดยสาร” (state of health of the passenger) แม้ในพิธีสารกัวเตมาลาซีดี ค.ศ. 1971 จะปรากฏข้อความ “สภาวะทางสุขภาพของคน

¹⁰⁷ Ibid, Dempsey & Milde

¹⁰⁸ “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย หรือต่อสภาพจิตใจ ถ้าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใดๆ เพื่อขึ้นหรือลงอากาศยานอย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบหากความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลมาจากสุขภาพร่างกายของคนโดยสารเอง”

โดยสาร” (state of health of the passenger) แต่พิธีสารดังกล่าวได้กำหนดหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อย่างกว้างโดยใช้คำว่า “เหตุการณ์” (event) มาแทนที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ดังนั้นความรับผิดของผู้ขนส่งจึงถูกจำกัดโดยที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดหากความเสียหายนั้นเกิดจากสภาวะทางสุขภาพของคนโดยสารเพียงประการเดียว ดังนั้นเมื่อร่างอนุสัญญาฉบับปัจจุบันกลับไปใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 แล้ว ข้อความที่ว่า “สภาวะทางสุขภาพของคนโดยสาร” จึงควรละไว้

ผู้แทนทั้งสองประเทศยังให้ความเห็นต่อไปว่า การนำคำว่า “อุบัติเหตุ” มาพิจารณารวมกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าที่ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากสภาวะทางร่างกายของคนโดยสารเองนั้นค่อนข้างไม่ยุติธรรม เนื่องจากการเปิดช่องให้ผู้ขนส่งเอาเปรียบคนโดยสารที่ได้รับความเสียหายมากเกินไป ยิ่งไปกว่านั้น จะทำให้ร่างฉบับปัจจุบันไม่สามารถคุ้มครองและเยียวยาคนโดยสารกลุ่มใหญ่ไปทันที ซึ่งรวมไปถึงคนโดยสารที่เจ็บป่วยและผู้พิการ หากคนโดยสารมีสภาวะทางสุขภาพที่ทำให้ร่างกายอ่อนแอ คนโดยสารเหล่านี้ก็จะไม่ได้รับการคุ้มครองเพิ่มเติมจากการประกันภัย หรือถึงได้รับก็อาจได้ในจำนวนที่ไม่เหมาะสม หากผู้รับประกันภัยทราบถึงความเจ็บป่วยหรือเงื่อนไขทางร่างกายนั้น ผู้รับประกันก็อาจปฏิเสธการรับประกันหรือกำหนดเบี้ยประกันให้สูงขึ้น ในทางกลับกัน หากคนโดยสารปกปิดความเจ็บป่วยดังกล่าวไว้ บริษัทประกันภัยก็อาจปฏิเสธที่จะชดใช้ค่าเสียหาย หรือใช้ในราคาที่ต่ำก็เป็นได้¹⁰⁹

ทางฝ่ายตัวแทนจากรัฐอเมริกาก็กลับเห็นว่าประโยคสุดท้ายที่บัญญัติว่า “เกิดขึ้นจากสภาวะทางร่างกายของคนโดยสารเพียงประการเดียวเท่านั้น” ไม่ได้เป็นประโยชน์หรือทำให้ผู้ขนส่งได้เปรียบแต่อย่างใด และผู้แทนจากประเทศแคนาดาชี้ว่าข้อ 16 นั้นสอดคล้องกับหลักการพื้นฐานที่บัญญัติในร่างอนุสัญญาแล้ว คนโดยสารไม่ควรได้รับการชดใช้ความเสียหายที่มากเกินไปหรือน้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น ผู้แทนประเทศแคนาดาจึงมีความเห็นที่เอนเอียงไปกับแนวคิดที่จะให้มีการคงไว้ซึ่งประโยคสุดท้ายของ ข้อ 16 ตามร่างอนุสัญญา

¹⁰⁹ ICAO, International Conference On Air Law- Montreal 1999, Vol.2 Document, ICAO Doc.9775-DC/2, DCW Doc No. 11 p. at 107

ดังนั้น ประเด็นเรื่อง “สถานะทางสุขภาพของคนโดยสาร” จึงเป็นประเด็นที่ควรนำมาพิจารณาในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” เนื่องจากที่ประชุมร่างอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีการถกเถียงประโยคดังกล่าวอย่างกว้างขวางโดยตัวแทนจากหลายประเทศ ซึ่งมีการบัญญัติลงในร่างอนุสัญญาข้อ 16 แต่ท้ายที่สุดได้ถูกตัดออกไป โดยข้อ 16 วรรคแรก ของร่างอนุสัญญาบัญญัติว่า

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”¹¹⁰

อย่างไรก็ดี ประเด็นดังกล่าวก็สะท้อนให้เห็นเจตนารมณ์ของผู้ร่างและตัวแทนจากรัฐภาคีหลายรัฐ ซึ่งอาจมีผลต่อแนวการตีความของศาล เห็นได้จากคำนิยามที่ศาลสูงสหรัฐได้วางไว้ในคดี Saks ที่วางว่า “an unusual and unexpected event that is *external to the passenger*” หรือ “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติและไม่อาจคาดหมายได้ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร”

ในรายงานความเห็นเสนอโดยตัวแทนจากสมาคมผู้ประกันภัยขนส่งทางอากาศ (the International Union of Aviation Insurers หรือ IUAI) ว่าด้วยมุมมองของการประกันภัยต่อร่างอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ¹¹¹ ให้ความเห็นว่า ร่างอนุสัญญา ค.ศ. 1999 นั้นมีแนวโน้มของการเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มขึ้น การเพิ่มเบี้ยประกันจึงเป็นสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะกะเกณฑ์จำนวนที่เพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวเนื่องจากไม่สามารถคาดเดาทิศทางของการเรียกร้องในอนาคต

ตามข้อ 17 ของร่างอนุสัญญานั้น ตัวแทนจากสมาคมผู้ประกันภัยการขนส่งทางอากาศได้เคยคัดค้านมาแล้วก่อนหน้านี้ว่า คำว่า “เหตุการณ์” (event) มีความหมายกว้างมากเกินไปหากจะนำมา

¹¹⁰ ICAO, International Conference on Air Law, Montreal, DCW Doc No. 55 27/5/99

¹¹¹ ICAO, International Conference On Air Law- Montreal 1999, Vol.2 Document, ICAO Doc.9775-DC/2, DCW Doc No. 28 p. at 155

อธิบายเหตุของความเสียหายและอาจนำไปสู่การฟ้องร้องที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย คำว่า “เหตุการณ์” เป็นคำทั่วไปซึ่งอาจหมายถึงหลายๆเหตุการณ์หรือสถานการณ์มารวมกันซึ่งอาจจะไม่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศแต่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งนั้นก็เป็นได้ จึงเห็นควรให้ใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” แทน

ในส่วนของความเห็นต่อข้อ 16 แห่งร่างอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศโดยตัวแทนประเทศโคลัมเบีย¹¹² ที่ปรากฏในการประชุมเพื่อร่างอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการว่าด้วยการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ณ กรุงมอนทรีออล ประเทศโคลัมเบีย แสดงความเห็นและมีการเสนอให้เพิ่มเติมคำว่า “or incident” ตามหลังคำว่า “accident” ในข้อ 16 วรรคแรก แห่งร่างอนุสัญญาฯ ดังต่อไปนี้

*“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily or mental injury of a passenger upon condition only that the accident or incident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger”*¹¹³

ทั้งนี้การเพิ่มเติมคำว่า “or incident” ตามหลังคำว่า “accident” ผู้แทนจากประเทศโคลัมเบียได้ให้เหตุผลว่า เพราะคำนึงถึงกรณีความบาดเจ็บทางจิตใจด้วยซึ่งหากใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ประการเดียวจะไม่ครอบคลุมถึงกรณีดังกล่าวหากพิจารณาตามขอบเขตของคำว่า “อุบัติเหตุ”

¹¹² ICAO, International Conference On Air Law- Montreal 1999, Presented by Columbia, Vol.2 Document, ICAO Doc.9775-DC/2, DCW Doc No.31 p. at 191

¹¹³ “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย หรือต่อสภาพจิตใจ ถ้าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใดๆ เพื่อขึ้นหรือลงอากาศยานอย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบหากความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลมาจากสุขภาพร่างกายของคนโดยสารเอง”

ในการประชุมเพื่อยกร่างอนุสัญญา วาระที่ 4 เพื่อพิจารณาการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาและพิธีสารฉบับต่างๆในระบบวอร์ซอและการทำให้กฎเกณฑ์มีความทันสมัยมากขึ้น¹¹⁴ (Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw system) ผู้เสนอรายงานการประชุมกล่าวว่าปัญหาระดับนานาชาติของระบบวอร์ซอจำเป็นที่จะต้องได้รับการแก้ไขโดยนานาชาติ โดยการกำหนดกรอบความคิดทางกฎหมายให้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันและความทันสมัย และต้องได้รับการผลักดันให้เกิดขึ้นโดยรัฐบาลของรัฐต่างๆซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ ผู้เสนอรายงานการประชุมชี้ให้เห็นถึงปัญหาสำคัญของระบบวอร์ซอซึ่งได้แก่ ความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทั้งที่เจตนารมณ์ของระบบวอร์ซอคือการทำให้กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ในเรื่องระบบความรับผิดชอบก็มีรูปแบบที่ต่างกันถึง 44 รูปแบบ¹¹⁵ และความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันนี้จะส่งผลร้ายต่อกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศซึ่งจะทำลายระบบวอร์ซอในที่สุด

โดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ IATA ให้ความเห็นว่าคณะกรรมการยกร่างควรศึกษาอนุสัญญาและพิธีสารในระบบวอร์ซอเป็นตัวอย่างเสียก่อนเพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดอย่างเดิมๆ ประเด็นการพิจารณาเรื่องคำว่า “เหตุการณ์” (event) และ “อุบัติเหตุ” (accident) นั้น ผู้แทนรัฐแสดงความเห็นว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” เหมาะสมมากกว่าและให้ข้อเสนอแนะว่าควรมีการให้คำนิยาม¹¹⁶ ซึ่งหลายรัฐต่างก็มีความคิดเห็นไปในทางเดียวกันที่เห็นว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นเหมาะสมแล้ว และเห็นด้วยว่าควรมีการให้คำนิยามคำดังกล่าว โดยประธานที่ประชุมได้รับทราบและทำข้อสังเกตไว้ด้วย ได้มีการเสนอแนะโดยผู้แทนของรัฐว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นเป็นประเด็นที่ศาลใช้พิจารณาตัดสินคดีมากมาย และคำตัดสินเหล่านี้เองสามารถนำมาใช้เพื่อให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” นอกจากนี้ยังมีผู้แทนรัฐอื่นๆเสนอว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นอาจหมายถึง “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างทันทีทันใดและไม่อาจคาดเดาได้”¹¹⁷

¹¹⁴ Agenda Item 4: Modernization of the “Warsaw System” and review of the question of the ratification of international air law instruments

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ ICAO International Conference on Air Law, vol.3, Doc 9775-DC/2, Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw system, 4:94, p. 169

¹¹⁷ Ibid.

จากการศึกษาข้างต้นพบว่า ผู้แทนที่มีอิทธิพลที่สุดซึ่งได้เข้าร่วมประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศ ณ กรุงมอนทรีออล กลับไม่ใช่ผู้แทนจากรัฐภาคีของอนุสัญญาแต่เป็นสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และสมาคมผู้รับประกันภัยทางอากาศระหว่างประเทศ (IUAI) เนื่องจากสมาคมทั้งสองเป็นตัวแทนฝ่ายผู้ขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตาม การประชุมในครั้งนี้กลับไม่มีตัวแทนจากฝ่ายคนโดยสารแต่อย่างใด แม้จะมีเสียงโต้แย้งว่าผู้แทนรัฐเป็นตัวแทนผลประโยชน์ของคนโดยสารก็ตาม แต่การทำหน้าที่นั้นได้อย่างเต็มที่หรือไม่เป็นอีกกรณีหนึ่ง

3.2.5 แนวทางปฏิบัติภายหลังและการตีความของรัฐภาคี

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าแนวปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีเป็นสิ่งที่สะท้อนสถานการณ์หรือสภาวะการณ์ปัจจุบันของการตีความสนธิสัญญาได้เป็นอย่างดี และในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้น แนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการตีความว่าที่ผ่านมาศาลประเทศต่างๆ ได้ตีความคำดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ใดบ้าง ทั้งยังเป็นการร่วมสร้างหลักเกณฑ์หรือบรรทัดฐานในการตีความและให้คำนิยามโดยรัฐภาคีต่างๆ ไม่ใช่แนวทางการตัดสินของรัฐใดรัฐหนึ่งเท่านั้น

คำนิยามที่มีการอ้างถึงอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” มาจากคดี Air France v. Saks¹¹⁸ โดยผู้พิพากษา O'Connor ได้วางหลักว่า “เหตุการณ์นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหวังหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และเหตุการณ์ดังกล่าวต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร (external to the passenger)” และในคดีนี้ศาลได้ตัดสินว่า โจทก์ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความบาดเจ็บที่มาจากอาการหุดับขณะที่โดยสารอยู่บนอากาศยานนั้นเกิดมาจากอุบัติเหตุ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายต่อโจทก์ ซึ่งภายหลังได้มีการนำคำนิยามดังกล่าวมาอ้างอิงบ่อยครั้งโดยศาลอื่นๆ ทั้งในสหรัฐอเมริกาเองก็ดี ศาลจากรัฐภาคีอื่นก็ดี เช่น คดี เช่นคดี AG Koln, ZLW¹¹⁹ ตัดสินโดยศาลสูง

¹¹⁸ Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985) at 392.

¹¹⁹ Giumulla, Schmid, Montreal Convention Kluwer Law International, 2010, Art. 17-5 ศาลสูงของประเทศเยอรมนีได้สกัดนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” มาจากคำตัดสินของศาล Reich Supreme Court ซึ่งปรับใช้มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการบินฉบับก่อนของเยอรมนี โดยสอดคล้องกับมาตรา 33 ในฉบับปัจจุบัน ประกอบกับถ้อยคำที่ปรากฏในอารัมภบทแห่งร่างกฎหมายของรัฐบาลที่ว่าด้วยการแก้ไขกฎเกณฑ์การชดเชยค่าเสียหาย

ของเยอรมัน คดี Morris v. KLM (2002)¹²⁰ ตัดสินโดยศาลสูงสุดของประเทศอังกฤษ คดี Povey v. Qantas Airways (2005)¹²¹ ตัดสินโดยศาลสูงของประเทศออสเตรเลีย คดี Macdonald v. Korean Air (2003)¹²² ตัดสินโดยศาลสูงประเทศแคนาดา เป็นต้น ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในหัวข้อต่อไป

คำพิพากษาของศาลรัฐภาคีเป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อศึกษาแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” แม้คำพิพากษาจะขัดแย้งกันบ้างทั้งในระหว่างภาคีกันเองหรือแม้แต่ในรัฐภาคีนั้นเองก็ยังมีแนวทางความเห็นเกี่ยวกับคำว่า “อุบัติเหตุ” แตกต่างกันไป แต่เมื่อศึกษาโดยภาพรวมก็จะเห็นหลักเกณฑ์บางประการที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ได้แก่ อุบัติเหตุนั้นต้องไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสาร และต้องเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างใดอย่างหนึ่งกับการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น ซึ่งแนวทางเหล่านี้ถือเป็นบรรทัดฐานที่รัฐภาคีต่างๆ ร่วมกันสร้างขึ้นมาตลอดระยะเวลาอันยาวนาน

จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่าไม่มีอนุสัญญาฉบับใดในระบบบอร์ซอ รวมถึงอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้ให้คำนิยามหรือได้วางขอบเขตที่ชัดเจนในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้แต่อย่างใด ถึงแม้จะมีการเสนอแนะให้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวหลายครั้งโดยตัวแทนจากรัฐภาคีหลายประเทศ แต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ อย่างไรก็ตามการที่ผู้ร่างใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” เฉพาะในกรณีที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารเท่านั้น โดยไม่ใช้คำว่า “เหตุการณ์” ตามมาตรา 18 ซึ่งปรับใช้ในกรณีความเสียหายต่อสินค้าและสัมภาระซึ่งมีความหมายที่กว้างกว่านั้น สะท้อนให้เห็นเจตนารมณ์ของผู้ร่างอย่างมีนัยสำคัญที่ต้องการให้ความรับผิดชอบต่อคนโดยสารมีขอบเขตที่จำกัด ดังนั้นการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายทั่วไปอาจขัดต่อเจตนารมณ์ของอนุสัญญาได้ ดังนั้นเพื่อที่จะหาแนวทางในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” นอกจากจะต้องศึกษาหลักการตีความถ้อยคำตามสนธิสัญญา และเจตนารมณ์ของสนธิสัญญาดังที่ได้กล่าวในหัวข้อข้างต้นแล้ว ยังต้องศึกษาแนวทางการตีความคำดังกล่าวจากการตีความโดยศาลภายในของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งผู้เขียนจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

¹²⁰ Ibid

¹²¹ Povey v. Qantas Airways LTD [2005] High Court of Australia 33.

¹²² Mcdonald v. Korean Air. 2002 WL 1861837 (Ont.S.C.J Sept. 18,2002)

3.3 คำพิพากษาของศาลรัฐภาคีต่างๆในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

เมื่อพิจารณาถึงการตีความความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศจึงต้องตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 โดยให้ยึดหลักการตีความตัวบทเป็นหลักสำคัญตามมาตรา 31 ปัญหาการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” คือคำดังกล่าวไม่มีความหมายที่กำหนดตายตัว (Fixed Meaning) และไม่มีความหมายตามธรรมชาติ (Natural Meaning) ที่ซึ่งรัฐภาคีจะสามารถยึดถือได้อย่างถาวร ยิ่งไปกว่านั้นความหมายยังสามารถตีความได้หลายประการและยังกำกวมอีกด้วย

การตีความอนุสัญญาของศาลนั้นต้องตีความให้ใกล้เคียงกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาให้มากที่สุด เนื่องจากว่าอนุสัญญานั้นเกิดจากเจตจำนงที่สอดคล้องกันของประเทศภาคีอนุสัญญา ดังนั้นบทบัญญัติของอนุสัญญาจึงไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้แต่เพียงธรรมเนียมปฏิบัติที่ไม่แน่นอนของประเทศภาคี เว้นแต่จะมีหลักฐานเป็นที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่าประเทศภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวมีเจตนาที่จะเปลี่ยนแปลงข้อความในบทบัญญัติของอนุสัญญา ดังนี้ จึงเป็นที่เห็นได้ว่าในทางกฎหมายระหว่างประเทศนั้น เจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญามีความสำคัญยิ่ง เพราะหากให้ศาลแต่ละประเทศตีความบทบัญญัติในอนุสัญญาเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศนั้นๆได้ตามลำพัง โดยไม่ต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาแล้ว วัตถุประสงค์ของผู้ร่างอนุสัญญาที่ต้องการให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งหลักเกณฑ์อย่างใดๆที่ได้ตกลงร่วมกันก็ไม่อาจเป็นไปได้ ดังนั้นในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ศาลจึงต้องยึดเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาเป็นสำคัญ

แม้ว่าอนุสัญญามอนทรีออลจะมีการใช้ถ้อยคำในข้อ 17 ที่ต่างไปจากในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ได้ยึดถืออนุสัญญาและพิธีสารแก้ไขฉบับต่างๆในระบบวอร์ซอเป็นหลักในการยกร่างอนุสัญญาฯ ซึ่งเป็นการประมวลกฎหมายและแนวทางปฏิบัติแห่งอนุสัญญาและพิธีสารในระบบวอร์ซอให้มาอยู่ในเอกสารเพียงฉบับเดียว มีลักษณะคล้ายกับตัวบทรวบยอด (Consolidated Text) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดทำขึ้นหลังการประชุม ณ เมือง มอนทรีออล ค.ศ. 1975 ร่วมกับระบอบความรับผิด 2 ชั้น ภายใต้ความตกลงกัวลาแลมเปอร์ ค.ศ. 1995 จึงอาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นมิได้มีหลักการใหม่แต่ประการใด มี

เพียงการปรับปรุงถ้อยคำให้มีความเหมาะสมและทันสมัยมากขึ้นเท่านั้น คำที่ใช้ในข้อ 17 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นมีการบัญญัติต่างไปจากอนุสัญญาวอร์ซอ โดยเปลี่ยนจาก “ ในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายอื่นใด ” (in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger) เป็น “กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ” (in case of death or bodily injury of a passenger) และเปลี่ยนจาก “(if the accident which caused the damage so sustained) เป็น “โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุ...” (upon condition only that the accident which caused the death an injury...) ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติบางคำเพียงเล็กน้อย โดยที่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเดิมซึ่งความเสียหายตามข้อ 17 นี้จะต้องเกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น มิฉะนั้นผู้เสียหายจะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ภายใต้ข้อ 17 ดังนั้นคำพิพากษาที่ได้มีการวางแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงสามารถนำมาเป็นบรรทัดฐานหรือแนวทางในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้

3.3.1 สหรัฐอเมริกา

ที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ต่างก็ได้บัญญัติคานิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ไว้ ศาลจึงมีหน้าที่สำคัญในการหาความหมายที่แท้จริงของคำดังกล่าว เนื่องด้วยคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่ง และการศึกษาคำพิพากษาของศาลจะแสดงให้เห็นถึงวิธีและเครื่องมือที่ศาลใช้ตีความ สหรัฐอเมริกาถือเป็นประเทศที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อธุรกิจการบิน แนวคำพิพากษาในการให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยเฉพาะในคดี Saks จึงกลายเป็นบรรทัดฐานที่ศาลอื่นทั้งในประเทศและศาลต่างประเทศนำมาเป็นแนวทางในการวินิจฉัย อย่างไรก็ตาม แม้คำตัดสินส่วนใหญ่จะมีแนววินิจฉัยที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน แต่ก็ปรากฏหลายคดีที่แม้ข้อเท็จจริงใกล้เคียงกันแต่ศาลกลับมีคำตัดสินต่างกัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นหลักเกณฑ์การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ยังไม่เป็นเอกภาพ ดังจะเห็นตัวอย่างการตัดสินได้จากคดีดังต่อไปนี้

คดี John J.DeMarines and Dorris A. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines¹²³

คดีนี้ โจทก์อ้างว่าโจทก์ได้รับบาดเจ็บจากอาการสูญเสียสมดุลงในร่างกายถาวรเนื่องมาจากการปรับความกดอากาศภายในห้องโดยสาร จำเลยโต้แย้งว่าถึงแม้โจทก์จะได้รับบาดเจ็บ แต่ความบาดเจ็บนั้นก็ไม่ได้เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางทางอากาศ

ศาลให้ความเห็นว่า ผลของข้อ 17 ดังที่ได้มีการแก้ไขตามความตกลงมอนทรีออลฯ (Montreal Agreement) คือการที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยปราศจากความผิดหรือการกระทำโดยประมาทในความรับผิดชอบชั้นแรก โจทก์เพียงพิสูจน์ว่าเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นมูลเหตุใกล้เคียงที่ทำให้โจทก์เสียหายก็เพียงพอแล้ว ในบริบทอื่นนอกเหนือไปจากอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 คำว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดหมายได้และเกิดขึ้นทันทีทันใดและไม่อาจคาดเห็นได้ล่วงหน้า คำนิยามนี้มาจากคดี United States v. Belmont ซึ่งแม้ว่าการตีความสนธิสัญญาจะไม่ได้ได้อยู่ภายใต้กฎหมายภายใน แต่คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างอ้างคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” จากกฎหมายของรัฐและกฎหมายของมลรัฐที่เกี่ยวข้องกับคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ”¹²⁴

ในคดีนี้ (John Demarines v. KLM) ศาลได้ให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ดังนี้

“อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์หรือพฤติกรรมแวดล้อมซึ่งเกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดหมายได้ใช่เหตุการณ์ตามปกติ หากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนอากาศยานเป็นเหตุการณ์ตามปกติวิสัย คาดหมายได้เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นปกติธรรมดา เช่นนั้นแล้วย่อมไม่ได้อยู่ในความหมายของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุจึงหมายถึงเหตุการณ์หรือสถานการณ์ซึ่งไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติวิสัยที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน”

¹²³ 433 F. Supp. 104 (1977) Civ. A. Np. 74-653, John J.DeMarines and Dorris A. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines. , United States District Court, E. D. Pennsylvania

¹²⁴ คดี United States v. Belmont, 301 U.S. 324, 332, 57 S. Ct 758, 81 L.Ed. 1134 (1937) คดีKetona-Chemical Corp. v. Globe Indem. Co., 404 f. 2d 181, 185 (5th cir. 1969) คดี Koehring Company v. American Automobile Insurance Co., 353 F. 2d 993, 996 (1965) คดี Casper v. American Guarantee & Liability Ins. Co., 408 Pa. 426, 184 A. 2d 247, 249 (1962)

เหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่ไม่ถือเป็นอุบัติเหตุ หมายถึงกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากปัจจัยภายในหรือเงื่อนไขสภาพร่างกายของคนโดยสารซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการบิน คดีนี้ อาการบาดเจ็บของโจทก์เป็นสิ่งที่เกิดจากอุบัติเหตุตามที่โจทก์กล่าวอ้าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปรับความดันอากาศภายในห้องโดยสารของอากาศยาน แม้ว่าจำเลยจะได้โต้แย้งว่าโจทก์ไม่ได้ให้การไปถึงว่าการปรับความดันอากาศภายในห้องโดยสารของอากาศยานนั้นผิดปกติวิสัยหรือไม่อาจคาดหมายได้

อย่างไรก็ดี ศาลเห็นว่าแม้โจทก์จะไม่สามารถหาพยานผู้เชี่ยวชาญมาให้การในเรื่องความดันอากาศก็ไม่ได้ทำให้คดีเสียไป หน้าที่ของคณะลูกขุนคือการพิจารณาว่าพยานของโจทก์มีน้ำหนักเพียงพอที่จะแสดงให้ศาลเห็นว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือไม่ ซึ่งในคดีนี้โจทก์ได้แสดงให้เห็นถึงความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากความดันอากาศภายในห้องโดยสาร นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นว่าคนโดยสารอีก 7 คนก็ประสบบาดเจ็บเช่นเดียวกันซึ่งได้มีการร้องเรียนพนักงานต้อนรับบนเครื่องถึงความผิดปกติดังกล่าว นอกจากนี้อุบัติเหตุหมายถึงเหตุการณ์ สถานการณ์ที่เป็นรูปธรรมซึ่งเกิดขึ้นอย่างคาดไม่ถึงและไม่ใช่เหตุปกติวิสัย หากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนอากาศยานเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตามปกติคาดหมายได้ เป็นเหตุการณ์ธรรมดาที่จะไม่ใช่อุบัติเหตุ ดังนั้น อุบัติเหตุคือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนอากาศยานและต้องเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยและไม่อาจคาดหมายได้ หากเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากสุขภาพร่างกายของคนโดยสารเองเพียงประการเดียวโดยไม่เกี่ยวข้องกับการบินเลยก็ไม่ใช่อุบัติเหตุ เมื่อโจทก์สามารถพิสูจน์ให้ศาลและคณะลูกขุนเห็นว่าอุบัติเหตุในคดีนี้คือระบบปฏิบัติการปรับความดันอากาศภายในห้องโดยสารซึ่งทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ ศาลจึงพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี

คดี *Warshaw v. Transworld Airlines Inc.*¹²⁵

โจทก์ประสบกับภาวะหูอื้อระหว่างโดยสารเครื่องบินสายการบินของจำเลยและสูญเสียความสามารถในการได้ยินไปอย่างสิ้นเชิงภายหลังจากที่โจทก์ลงจากเครื่องบินแล้ว แพทย์ผู้เชี่ยวชาญให้การว่าอาการบาดเจ็บของโจทก์น่าจะเกิดจากการปรับความดันอากาศภายในห้องโดยสาร ดังนั้นประเด็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในคดีนี้จึงอยู่ที่ว่า การปรับความดันอากาศภายในห้องโดยสารนั้นถือเป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของอนุสัญญาแล้วหรือไม่ เมื่อพิจารณาแล้วศาลจึงเห็นว่า การปรับความดันอากาศซึ่งเป็นการปฏิบัติการตามปกติและเป็นกิจวัตรของอากาศยานนั้นไม่อาจวินิจฉัยได้ว่าเป็น

¹²⁵ *Warshaw v. Transworld Airlines Inc.*, 442 F.Supp. 400 (E.D.Pa.1977)

“อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญา จำเลยนำเครื่องบินลงจอดตามปกติ เป็นไปตามข้อปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินโดยปราศจากอุปสรรคและสิ่งรบกวนจากปัจจัยภายนอกแต่อย่างใด ศาลเห็นว่าระบบการปรับความดันอากาศในห้องโดยสารของเครื่องบินดำเนินการอย่างปกติตามขั้นตอนของระเบียบปฏิบัติ และไม่ปรากฏการทำงานที่ผิดปกติหรือขัดข้องของอากาศยานแต่อย่างใดขณะที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บ โดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าสาเหตุของอาการหูหนวกของโจทก์เกิดจากความบาดเจ็บอย่างร้ายแรงที่ประสาทหูชั้นใน ซึ่งเป็นผลมาจากการที่โจทก์เคยผ่าตัดกระดูกรูปโกลน (stapedectomy) ที่หูข้างซ้ายก่อนหน้าที่จะโดยสารเครื่องบินเที่ยวดังกล่าว ผู้พิพากษา Fogel เห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่อาการซึ่งโจทก์เป็นอยู่ก่อนเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความบาดเจ็บ ฝ่ายโจทก์ต่อสู้ว่าความบาดเจ็บของโจทก์เป็น “อุบัติเหตุ” ตามความหมายทั่วไป อย่างไรก็ตามที่ศาลต้องวินิจฉัยคือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในคดีนี้เป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของข้อ 17 แห่งอนุสัญญาหรือไม่ เนื่องจากคำว่า “อุบัติเหตุ” ไม่ได้มีการให้คำนิยามไว้ในอนุสัญญา ศาลจึงเดินตามแนวทางการตีความสนธิสัญญาโดยศึกษาจากประวัติความเป็นมาของการตราอนุสัญญา และวิธีการการตีความกฎหมายซึ่งปรับใช้โดยศาลอื่น ๆ ตลอดจนพฤติการณ์ภายหลังของภาคีสัญญา¹²⁶

นอกจากนี้ ศาลยังได้พิเคราะห์คดีความต่างๆ ที่เกี่ยวกับความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยและไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นกิจวัตรของการเดินอากาศ เช่น การจี้เครื่องบิน (hijacking) การก่อวินาศกรรม (sabotage) การก่อการร้าย (terrorist attacks)¹²⁷ โดยคดีเหล่านี้ได้มีการตัดสินว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามข้อเท็จจริงแห่งคดีเป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของข้อ 17

คดีสุดท้ายที่ศาลได้นำมาพิจารณาคือคดี *McDonald v. Air Canada*¹²⁸ โจทก์ในคดีนี้ได้ล้มลงขณะอยู่บริเวณจุดรอสัมภาระของสนามบิน โจทก์ล้มลงอย่างไร้สาเหตุ ศาลอุทธรณ์ ของสหรัฐอเมริกาตัดสินว่าคดีนี้ไม่ปรากฏ “อุบัติเหตุ” เพราะโจทก์ไม่สามารถแสดงหลักฐานได้อย่างเพียงพอ จึงสันนิษฐานได้ว่าสาเหตุที่โจทก์ล้มลงนั้นเป็นเพราะปัจจัยภายในของโจทก์เอง ศาลได้

¹²⁶ *Block v. Compagnie Nationale Air France*, 386 F.2d at 337. ในคดี *MacDonald v. Air Canada* *MacDonald v. Air Canada*, 439 F.2d 1402, 1404 (1st Cir. 1971) ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐอเมริกากล่าวว่าจะประกอบแรกของการเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าเสียหายตามมาตรา 17 คือจะต้องปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

¹²⁷ ได้แก่คดี *Hussler v. Swiss Air Transport Co.*, 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972) และคดี *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 396 F. Supp. 95 (W.D. Pa. 1975)

¹²⁸ *MacDonald v. Air Canada* 439 F.2d 1402 (1st Cir. 1971)

ข้อสรุปจากคดีต่างๆที่อ้างถึงในคดีนี้ว่าล้วนแต่เป็นคดีที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ และอยู่นอกเหนือไปจากการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานทั้งสิ้น ดังนั้น ในคดีนี้ ความบาดเจ็บของโจทก์เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่ปกติวิสัย เป็นการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน จึงไม่ใช่ “อุบัติเหตุ”

ศาลยังได้พิจารณาข้อตกลงมอนทรีออลเนื้อหาทั้งในแง่เอกสารและท่าทีของภาคีอนุสัญญา เพื่อช่วยในการตีความอนุสัญญา เอกสารได้ถูกทำขึ้นในระหว่างการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยผู้ร่างพิธีสารกัวเตมาลา ซึ่งแถลงการณ์ดังกล่าวได้กล่าวถึงการแสดงความคิดเห็นที่แสดงว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นไม่รวมถึงการตายหรือความเจ็บป่วยตามสาเหตุธรรมชาติ และความรับผิดชอบเด็ดขาดของผู้ขนส่งนั้นควรให้ครอบคลุมเฉพาะ “อุบัติเหตุทางเครื่องบิน” หรือ “ความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศ” เท่านั้น¹²⁹ ศาลในคดีนี้ได้กล่าวต่อไปว่า ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามคำแถลงการณ์ของผู้รายงานประการประชุมของคณะอนุกรรมการพิธีสารกัวเตมาลา นั้นควรตีความตามความหมายธรรมดาหรือตามสามัญสำนึกว่า “เหตุการณ์ร้ายแรงที่ไม่ได้เกิดขึ้นตามปกติ และเกิดขึ้นจากเหตุปัจจัยภายนอก ไม่ได้เกิดขึ้นจากเหตุปัจจัยภายในเช่นความอ่อนแอหรือความพิการภายใต้การปฏิบัติการตามปกติ ศาลยังได้พิจารณาคำแถลงการณ์โดยผู้แทนของสหราชอาณาจักรในที่ประชุมกัวเตมาลาซึ่งได้มีการตั้งสมมติฐานกรณีที่มีคนโดยสารเกิดอาการหัวใจล้มเหลวเนื่องจากตกใจกลัวเมื่อต้องเผชิญกับสภาพอากาศแปรปรวนรุนแรงอย่างทันทีทันใด หากเป็นกรณีดังกล่าวผู้ขนส่งทางอากาศก็สมควรรับผิดชอบด้วย ศาลในคดี Warshaw ให้ความเห็นว่า สมมติฐานนี้หากอาการหัวใจวายเกิดขณะที่เครื่องบินเร่งเครื่องเพื่อทะยานขึ้นสู่น่านอากาศหรือลดความเร็วลงขณะลงจอดย่อมไม่ใช่ความบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุตามมาตรา 17

ดังนั้น หากความบาดเจ็บของโจทก์ในคดีนี้เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการที่ผิดพลาดของอากาศยานหรือผิดปกติของอากาศยาน ศาลอาจตัดสินแตกต่างออกไปจากนี้ แต่ในข้อเท็จจริงที่ปรากฏต่อศาลคือสายการบินได้ดำเนินการอย่างปกติ และไม่ปรากฏการปฏิบัติการที่ผิดปกติของอากาศยาน ดังนั้นศาลจึงยกฟ้องโจทก์

¹²⁹ 442 F. Supp. At 412

จากบทบัญญัติข้อ 17 ซึ่งกำหนดว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบความบาดเจ็บคนโดยสารและความเสียหายที่เกิดขึ้น หากอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในอากาศยาน จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาและรัฐภาคีนั้นมุ่งหมายให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุไม่ใช่ผลที่เป็นอุบัติเหตุอันเกิดจากการเหตุการณ์และการปฏิบัติการตามปกติ สาเหตุที่เป็นอุบัติเหตุจึงต่างจากความเสียหายที่คาดไม่ถึง จากความเห็นของศาลดังกล่าวทำให้เห็นแนวทางที่ศาลใช้พิจารณาเพื่อตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” หากความบาดเจ็บหรือความตายของคนโดยสารเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการที่ผิดปกติหรือคาดไม่ถึงของอากาศยาน (accidental means) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น แต่ถ้การปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานก่อให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บที่ผิดปกติหรือคาดไม่ถึง (unexpected loss) ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น อุบัติเหตุตามมาตรา 17 จึงหมายถึงเหตุแห่งความเสียหาย (cause of injury) ไม่ใช่ผลของความเสียหาย (result of injury) หากศาลตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยหมายรวมถึงผลของความเสียหาย

คดี Air France v. Saks (1985)¹³⁰

ในคดี Air France v. Saks ปี ค.ศ. 1985 โจทก์มีอาการปวดหูข้างซ้ายอย่างรุนแรงในระหว่างที่มีการนำเครื่องบินลงจอดที่นครลอสแอนเจลิส โดยโจทก์ยังคงมีอาการบาดเจ็บหลังจากที่ได้มีการนำเครื่องบินลงจอดแล้ว ภายหลังพบว่าโจทก์หูข้างซ้ายหนวอย่างถาวร จึงได้นำคดีมาฟ้องศาลแคลิฟอร์เนียเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบิน ตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ประกอบกับความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 กล่าวอ้างว่าอาการบาดเจ็บของโจทก์เกิดจากความประมาทเลินเล่อในการควบคุมระบบความดันอากาศภายในตัวเครื่องบิน จำเลยแย้งว่าโจทก์ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอาการบาดเจ็บเกิดจากอุบัติเหตุในความหมายตามมาตรา 17 วรรค 1 เนื่องจากข้อเท็จจริงปรากฏว่าระบบความดันอากาศภายในตัวเครื่องบินทำงานเป็นปกติและมีระดับความดันที่เหมาะสมแล้ว และเมื่อระบบความดันที่ทำงานเป็นปกติเป็นสาเหตุเดียวที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บของเธอรณจึงไม่ใช่อุบัติเหตุ ต่อมาคดีถูกโอนไปยังศาลแขวงกลางซึ่งได้ยึดถือเอาคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามคำตัดสินในคดี DeMarines และ Warshaw ซึ่งให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่า

¹³⁰ Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985) at 392.

“เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติหรือโดยไม่คาดหมาย” โดยศาลตัดสินว่าโจทก์ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายตามมาตรา 17 ได้เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงการปฏิบัติงานที่บกพร่องหรือผิดปกติของอากาศยานได้

ต่อมาศาลอุทธรณ์ได้กลับคำพิพากษาของศาลชั้นต้นโดยพิจารณาจากภาษา ประวัติ และหลักการของอนุสัญญาออร์ซอและข้อตกลงมอนทรีออลที่กำหนดให้สายการบินรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดกรณีที่มีความเสียหายจากความเสียหายอันเป็นผลมาจากการปฏิบัติงานของสายการบิน ระบบความดันอากาศภายในตัวเครื่องบินที่ทำงานเป็นปกติจึงถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ศาลให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุว่า “เป็นเหตุการณ์ (occurrence) ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติงานของอากาศยานระหว่างโดยสารบนอากาศยานที่กำลังบินเพื่อขนส่งคนโดยสาร”

อย่างไรก็ดี ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกากลับคำพิพากษาอีกครั้งโดยตัดสินว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบภายใต้มาตรา 17 ของอนุสัญญาออร์ซอในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายโดยเหตุการณ์นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และจากหลักฐานต่างๆแสดงว่าระบบความดันอากาศภายในตัวเครื่องบินทำงานเป็นปกติและมีระดับความดันที่เหมาะสม

คดีนี้ ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกาได้วางหลักว่า เหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของ “อุบัติเหตุ” (accident) ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1) เหตุการณ์นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหวังหรือไม่ใช่เหตุการณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และ

2) เหตุการณ์ดังกล่าวต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร (external to the passenger)

เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า โจทก์มีอาการหูชั้นในช้ำหนวอย่างถาวรอันเนื่องมาจากการลงจอดของเครื่องบิน ซึ่งดำเนินการเป็นปกติธรรมดา และคาดเห็นได้ของสายการบิน และการบาดเจ็บดังกล่าวเป็นผลมาจากปฏิกิริยาภายในของคนโดยสารเอง เหตุการณ์ดังกล่าวจึงไม่อยู่ในความหมายของอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังนั้นการเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง

รับผิดชอบในกรณีที่การบาดเจ็บไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ แต่เป็นเหตุที่เกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสารเองย่อมไม่สามารถกระทำได้

คดี Wallace v. Korean Air (2002)¹³¹

ในคดี Wallace v. Korean Airlines ศาลได้นำคำแนะนำที่ศาลในคดี Saks เห็นว่าการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ควรเป็นไปอย่างยืดหยุ่น (flexible) มาปรับใช้ ทำให้การตีความดังกล่าวกว้างมากขึ้นไปอีก ซึ่งข้อเท็จจริงปรากฏว่า ในคดี Wallace นั้น โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสารหญิงถูกลวนลามทางเพศในขณะที่กำลังหลับโดยคนโดยสารชาย โจทก์ได้แจ้งให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทราบทันที โจทก์ได้รับการเปลี่ยนที่นั่งใหม่และคนโดยสารผู้กระทำละเมิดถูกจับกุมเมื่อเครื่องบินลงจอดที่สนามบินลองแองเจลิสในเวลาต่อมา โจทก์ยื่นฟ้องสายการบิน Korean Air ที่ศาลนิวยอร์กให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ศาลตัดสินว่าการลวนลามทางเพศไม่ได้ก่อให้เกิด “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาออร์ซอแต่อย่างใด

ต่อมาศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาแก้ไขเพิ่มเติมคำพิพากษาของศาลชั้นต้นด้วยเหตุผลสองประการ ประการแรกลักษณะการจัดที่นั่งของสายการบินทำให้โจทก์ตกอยู่ในสถานะที่เสี่ยงต่อการคุกคามโดยคนโดยสาร เนื่องจากโจทก์ต้องนั่งเบียดเสียดอยู่ในพื้นที่ที่คับแคบข้างๆกับคนแปลกหน้า ไฟบนเครื่องบินถูกหรือลงทำให้คนโดยสารดังกล่าวพ้นจากการสอดส่องดูแลจากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินโดยง่าย ซึ่งเป็นขณะเดียวกันกับการลวนลามทางเพศเกิดขึ้น ประการที่สองการถูกลวนลามทางเพศไม่ควรจะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับการสังเกตหรือไม่อยู่ในความรับรู้พนักงานต้อนรับเลยแม้แต่คนเดียว ยิ่งไปกว่านั้น หลังจากที่โจทก์ถูกลวนลามไปแล้วครั้งหนึ่ง โจทก์ต้องอดทนอดกลั้นต่อการถูกลวนลามอีกครั้งหนึ่งก่อนจะสามารถพาตัวเองหนีจากที่นั่งมาจนถึงทางเดินได้ ด้วยปัจจัยทั้งหมดที่กล่าวมา ศาลจึงตัดสินว่า การที่โจทก์ถูกลวนลามนั้นครบองค์ประกอบของอุบัติเหตุตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาแล้ว

คำพิพากษาคดีนี้เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์อย่างมาก การตัดสินเช่นนั้นนั้นมากเกินไปจนจะยอมรับได้เนื่องจากเสี่ยงต่อการที่ผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบในทุกๆเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างโดยสาร¹³²

¹³¹ Wallace v. Korean Air Lines 214 F.3rd 293 (2nd Cir.2000)

ตั้งแต่คดี *Saks* มาจนถึงคดีนี้ ศาลล่างของประเทศต่างๆในระบบคอมมอนลอว์ต่างมีความเห็นในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 วรรค 1 ไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการกระทำของคนโดยสารถ้วยกันเอง จะไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นอกเสียจากว่า จะเป็นกรณีที่สายการบินเข้าไปมีส่วนหรือได้กระทำการใดซึ่งก่อให้เกิดผลซึ่งมีความสัมพันธ์กับความเสียหายเช่นนั้น แต่การที่คดีนี้ศาลตัดสินว่า โจทก์ถูกละเมิดทางเพศโดยคนโดยสารถืออีกคนหนึ่งถือได้ว่าเกิดอุบัติเหตุตามข้อ 17 ซึ่งผู้ขนส่งจึงต้องชดเชยค่าเสียหายแล้ว โดยที่ศาลไม่ได้พิจารณาเลยว่า ความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติตามปกติของอากาศยานหรือไม่ ขัดต่อเจตนารมณ์หลักของอนุสัญญาฯ ออร์ซอ ค.ศ. 1929 ที่ต้องการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวให้กับระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการบินในยุคเริ่มต้นสามารถเติบโตด้วยการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้¹³³

คดี *Olympic Airways v. Husain* (2004)¹³⁴

ในคดี *Olympic Airways v. Husain* ศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาได้ยกคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งได้มีการให้คำนิยามไว้ในคดี *Air France v. Saks* มาปรับใช้ในคดีนี้เพื่อชดเชยความเสียหายให้แก่คนโดยสารซึ่งเสียชีวิตในระหว่างการบินสืบเนื่องมาจากควันบุหรี่จากคนโดยสารอื่นบนเครื่องบิน โดยภรรยาของผู้ตายได้ร้องขอให้มีการย้ายที่นั่งให้ห่างจากบริเวณที่มีการอนุญาตให้สูบบุหรี่ แต่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินกลับปฏิเสธโดยอ้างว่าที่นั่งโดยสารนั้นเต็มหมดแล้ว คดีนี้ศาลเห็นว่าการที่พนักงานต้อนรับปฏิเสธการย้ายที่นั่งของผู้ตายให้ห่างจากบริเวณที่มีควันบุหรี่ ถือเป็น “เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติวิสัยอันเกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร” เมื่อพิจารณาจากมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบิน (Industry Standard) ตลอดจนข้อปฏิบัติของบริษัท (Company Policy) กรณีจึงถือได้ว่าเกิดอุบัติเหตุ (accident) ตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาฯ ออร์ซอ

¹³² Ibid, Dempsey & Milde

¹³³ Trans World Airlines v. Franklin Mint Corporation, 466 U.S. 243 (1984)

¹³⁴ Olympic Airways v. Husain 124 S. Ct. 1221 (2004)

ค.ศ. 1929 จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล¹³⁵

อย่างไรก็ดี ผู้พิพากษา Scalia ได้แสดงความเห็นในทางตรงกันข้าม โดยยกคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์แห่งสหราชอาณาจักรและประเทศออสเตรเลีย ซึ่งพิจารณาว่าการละเว้นการกระทำหรือการที่ไม่มีการกระทำ (inaction) ไม่สามารถถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ (event) แต่เป็นกรณีที่ไม่มีความหมายใดๆ (non-event) เกิดขึ้น ดังนั้นจึงไม่สามารถเป็นอุบัติเหตุได้ตามมาตรา 17 ใดๆก็ตาม คำตัดสินดังกล่าวไม่มีผลผูกพันศาลสูงของสหรัฐอเมริกา

แม้ว่าศาลจะพยายามรักษาความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระหว่างรัฐภาคีด้วยกันเพื่อมุ่งสู่ความรับผิดชอบที่มีมาตรฐานเดียวกันตามอนุสัญญา แต่ความเห็นที่ไม่สอดคล้องกันในคำพิพากษาทั้งคดี Saks และคดี Husain ทำให้เกิดข้อโต้แย้งและการวิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมากถึงขอบเขตของคำว่า “อุบัติเหตุ”

สำหรับคดี Saks นั้นศาลพิพากษาว่า อุบัติเหตุซึ่งเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความบาดเจ็บแก่โจทก์นั้นจะต้องเป็นปัจจัยที่เกิดภายนอกคนโดยสาร (external to passenger) และไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายใน (internal reaction) ของตัวคนโดยสารต่อเที่ยวบินที่ปฏิบัติการตามปกติวิสัย ซึ่งข้อเท็จจริงในคดีปรากฏว่าโจทก์เป็นโรคไตเรื้อรังอยู่แล้ว โดยโจทก์มีอาการเจ็บปวดที่โพรงจมูกและสูญเสียการได้ยินไปในระหว่างที่มีการปรับระดับความดันในอากาศยานซึ่งอยู่ในระดับที่ปกติ และในคดี Husain ซึ่งอาการกำเริบของโรคหัวใจนั้นเกิดจากควันทูหรือภายในเครื่องบินจนโจทก์เสียชีวิตในที่สุด สองคดีนี้มีข้อเท็จจริงที่ใกล้เคียงกันในเรื่องของเงื่อนไขทางร่างกายที่โจทก์เป็นมาก่อนอยู่แล้ว และเป็นผลที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำของคนโดยสารอื่นแต่อย่างใด โดยผู้พิพากษา Scalia ให้ความเห็นว่า

“โครงสร้างทางกฎหมายไม่ได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องเพียงเพราะผลของมันโหดร้าย อนุสัญญาได้ปฏิเสธการเยียวยาแม้ว่าจะมีการกระทำที่รุนแรงและก่อให้เกิดความบาดเจ็บเสียหายอย่างร้ายแรงถ้าหากเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” ดังนั้นมันจึงเป็นเรื่องที่ผิดพลาดหากจะสันนิษฐานว่าอนุสัญญาจักต้องชดใช้ความเสียหายต่อทุกกรณีที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับ

¹³⁵ (Paul Stephen Dempsey, “Olympic Airways v. Huasain: The US Supreme Court Gives the Term ‘Accident’ a Whole New Meaning” (2003) XXVIII Ann. Air & Space L. 333.

กรณีที่มีการชดใช้ตามหลักกฎหมายละเมิด ในทางตรงกันข้าม จุดประสงค์ที่สำคัญประการหนึ่งของอนุสัญญาฉบับนี้คือการสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินที่กำลังเจริญเติบโต โดยกำหนดขอบเขตของสถานการณ์ต่าง ๆ ที่นำมาสู่ฟ้องร้องของคนโดยสารว่าจะต้องเป็นกรณี “อุบัติเหตุ” เท่านั้นที่ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญา”¹³⁶

การที่ศาลในคดี Husain พึงพาคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งวางไว้ในคดี Saks จึงก่อให้เกิดข้อบกพร่องในกระบวนการวิธีพิจารณาความ ประเด็นนี้ศาลควรตั้งคำถามว่า การละเว้นที่จะเปลี่ยนที่นั่งให้กับ Dr. Husain ซึ่งเท่ากับว่าไม่มีการกระทำนั้นเป็น “อุบัติเหตุ” หรือไม่ แทนที่ศาลจะตั้งคำถามว่าเหตุการณ์นี้ “เป็นเหตุผิดปกติวิสัยหรือไม่อาจคาดหมายได้ซึ่งเกิดโดยปัจจัยภายนอกคนโดยสาร” หรือไม่

คำพิพากษาคดีนี้เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์อย่างมาก ในแง่ที่ศาลตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กว้างเกินไปตลอดจนการที่ศาลเห็นว่าการไม่มีการกระทำ (inaction) นั้นสามารถเป็นอุบัติเหตุไปได้

คดี McDonald v. Air Canada ¹³⁷

โจทก์หกล้มขณะที่กำลังยืนอยู่บริเวณรอสัมภาระภายในสนามบิน ศาลสหรัฐอเมริกาตัดสินว่าข้อเท็จจริงดังกล่าวไม่ได้แสดงให้เห็นถึงเหตุการณ์ของอุบัติเหตุภายใต้อนุสัญญาออร์ซอแต่อย่างใด โดยศาลให้เหตุผลว่า โจทก์ไม่สามารถแสดงให้เห็นถึงเหตุการณ์ของอุบัติเหตุซึ่งเป็นองค์ประกอบแรกของการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายตามอนุสัญญาได้ โจทก์เพียงแต่ยืนบริเวณรอสัมภาระและล้มลงบริเวณนั้น คงจะเป็นการคาดคะเนหากจะกล่าวว่าโจทก์สะดุดล้มเนื่องจากสัมภาระ เนื่องด้วยบริเวณดังกล่าวมีแสงสว่างพอเพียง ภาระการพิสูจน์นั้นตกอยู่ที่โจทก์ในการพิสูจน์ว่าได้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น แต่ในคดีนี้ศาลเห็นว่าสาเหตุของการล้มของโจทก์มาจากปัจจัยภายในของโจทก์เอง

¹³⁶ Ibid.

¹³⁷ 439 F.2d 1402 Catherine E. MacDONALD, Plaintiff, Appellant v. AIR CANADA, Defendant, Appellee. No. 7762.

คดี Fulop v. Malev

ในคดีนี้โจทก์เคยเป็นโรคหัวใจมาแล้วเมื่อ 4 ปีก่อน และปรากฏอีกว่า 2 ชั่วโมงหลังจากที่เครื่องบินออกจากสนามบินมาแล้ว โจทก์ก็มีอาการเจ็บที่หน้าอกโจทก์จึงได้แจ้งอาการดังกล่าวกับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินซึ่งพนักงานฯคนดังกล่าวก็ได้รับแจ้งแพทย์ให้ทราบ โจทก์จึงได้รับการตรวจรักษาโดยแพทย์ทันที ต่อมาโจทก์ได้แจ้งแพทย์และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้ทราบว่าตนมีอาการดีขึ้นแล้ว แพทย์ให้ความเห็นว่าไม่จำเป็นที่สายการบินต้องเปลี่ยนเส้นทางการบินเพื่อให้โจทก์ได้รับการรักษาฉุกเฉินที่โรงพยาบาล แพทย์และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้แวะเวียนมาตรวจอาการของโจทก์เป็นระยะๆ ภายหลังโจทก์ได้ถูกนำส่งตัวไปโรงพยาบาล ซึ่งพบว่าโจทก์หัวใจล้มเหลวระหว่างการเดินทาง 2 วันต่อมา โจทก์ได้เข้ารับการผ่าตัดหัวใจ ถึง 3 ครั้ง โจทก์จึงได้นำคดีมาฟ้องศาลและเรียกร้องให้สายการบินชดใช้ค่าเสียหาย โดยอ้างว่าการกระทำของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ไม่ได้เปลี่ยนเส้นทางการบินได้ทำให้โจทก์เกิดอาการหัวใจวาย ซึ่งถือเป็น “อุบัติเหตุ” ใดๆก็ดี ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาได้ยกฟ้องโจทก์ โดยศาลพิพากษาว่า การกระทำของลูกเรือของสายการบินนั้นไม่ผิดวิสัยข้อปฏิบัติของสายการบิน หรือมาตรฐานสากลของอุตสาหกรรมการบินแต่อย่างใด แพทย์ประจำสายการบินได้ตรวจและรักษาโจทก์แล้วพบว่าโจทก์ไม่จำเป็นต้องเข้ารับการรักษาฉุกเฉินแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่อาจพิจารณาได้ว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17¹³⁸

คดี Abramson v. Japan Airlines (1984)¹³⁹

ศาลอุทธรณ์ได้ทำการตัดสินคดีที่มีการฟ้องร้องเนื่องจากสายการบินได้ปฏิเสธไม่ให้โจทก์ย้ายที่นั่งมายังชั้นโดยสาร first class ทำให้โจทก์ได้รับความทรมานจากอาการยื่นของส่วนกระเพาะอาหารเข้าไปที่ช่องเปิดกระบังลม (Paraesophageal Hatal Hernia) ซึ่งระหว่างโดยสารภรรยาของโจทก์ได้ร้องขอต่อพนักงานต้อนรับให้ทำการเคลื่อนย้ายโจทก์ไปยังที่นั่งโดยสารเพื่อให้โจทก์สามารถนอนราบลงเพื่อนวดท้องบรรเทาอาการบาดเจ็บได้ พนักงานต้อนรับได้ปฏิเสธคำร้องขอโดยอ้างว่าที่นั่งโดยสารถูกจองเต็มหมดทุกที่นั่งที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าที่นั่งโดยสารชั้น first class ยังเหลืออยู่ถึง 9 ที่ คดีนี้โจทก์จึงได้ฟ้องร้องจำเลยโดยอ้างว่าการที่จำเลยปฏิเสธการเคลื่อนย้าย

¹³⁸ 175 F.Supp.651= 2003 Westlaw 202958 [2003]

¹³⁹ 739 F.2d 130 3rd Cir. 1984

ที่นั่งโจทก์เพื่อที่โจทก์จะได้บรรเทาอาการเจ็บปวดนั้น ทำให้อาการของโจทก์ทรุดหนักยิ่งขึ้น กรณีนี้ ศาลมีความเห็นว่า “อาการที่ทรุดหนักลงของความเจ็บปวดแก่ร่างกายที่เป็นมาอยู่ก่อนแล้วในระหว่าง การโดยสารอากาศยานที่ปฏิบัติการตามปกติวิสัยไม่สามารถถือได้ว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17¹⁴⁰

คดี Seguritan v. Northwest¹⁴¹

คำพิพากษาในคดี Seguritan v. Northwest ซึ่งตัดสินโดยศาลสูงของนิวยอร์กได้ไปไกลกว่า แนวคำพิพากษาตามตัวอย่างข้างต้น โดยคดีนี้แม้ศาลจะไม่ได้เห็นอาการหัวใจวายของโจทก์ถือเป็น อุบัติเหตุ แต่ศาลยอมรับว่าอาการของโจทก์แยลงเนื่องจากความล้มเหลวของลูกเรือประจำสายการบิน ในการให้ปฐมพยาบาลขั้นต้นแก่โจทก์ ส่งผลให้ในเวลาต่อมาศาลชั้นต้นของอเมริกาได้พิพากษาคดี อื่นๆที่มีข้อเท็จจริงคล้ายคลึงกันว่าความล้มเหลวของลูกเรือในการขอให้มีการนำเครื่องบินลงจอด นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ตามตารางการบินเพื่อที่จะได้นำตัวคนโดยสารที่เกิดอาการโรคหัวใจกำเริบ เข้ารับการรักษาโดยเร็วเป็น “อุบัติเหตุ” ยิ่งไปกว่านั้นในคดี Green v. American Airlines¹⁴² ศาล อุทธรณ์ของอเมริกายังได้หยิบยกประเด็นที่ว่า ความล้มเหลวของผู้ขนส่งในการเก็บรักษาชุดเครื่องมือ และอุปกรณ์ทางการแพทย์ไว้ภายในเครื่องบินนั้นถือเป็นอุบัติเหตุด้วย

คดี Scala v. American Airlines¹⁴³

กรณีที่มีการบริการอาหารบนเครื่องบินและอาหารนั้นทำให้คนโดยสารเกิดอาการอาหารเป็น พิษ ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุเนื่องจากความเจ็บปวดหรือความบาดเจ็บเสียหายนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจาก อุบัติเหตุ ใดๆก็ดี ในคดีนี้ศาลคอนเนคติกัต ได้ตัดสินว่าโจทก์นั้นต้องทรมาณจากอาการหัวใจวาย เนื่องจากโจทก์ได้ดื่มน้ำแครนเบอร์รี่ผสมเหล้าทั้งที่ตัวโจทก์เองสั่งเพียงแค่น้ำแครนเบอร์รี่เท่านั้น กรณี ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนี้ถือเป็นอุบัติเหตุ ตามข้อ 17

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Seguritan v. Northwest 16 Avi 18, 164=446 NYS 2d 397= ZLW 1985, 163 [1982]

¹⁴² Green v. American Airlines 20 Avi 17, 391=AL 1987, 159 No. 49[1986]

¹⁴³ Scala v. American Airlines 249 F.Supp.2d 176 (2003)

คดี Scarboro v. Swissair¹⁴⁴

ในคดี Scarboro v. Swissair ผู้พิพากษาตัดสินว่า การที่โจทก์สำคัญว่าซึ่งบริการโดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินระหว่างการเดินทางอากาศอยู่นั้นไม่ใช่ความบาดเจ็บซึ่งเกิดขึ้นจาก “อุบัติเหตุ” ตามความหมายของข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

คดี In re Deep Vein Thrombosis Litigation (2007)¹⁴⁵

คนโดยสารประสบกับภาวะหลอดเลือดดำอุดตัน หรือ DVT ศาลพิพากษาว่าการที่โจทก์ต้องนั่งอยู่ในพื้นที่ที่คับแคบโดยที่ไม่ได้รับบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เล็กน้อย อีกทั้งการเดินทางมายังจุดหมายปลายทางยังล่าช้ากว่ากำหนดการอย่างไม่มีเหตุผล ด้วยเหตุของต้นนี้จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว

คดี Blansett v. Continental Airlines

ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐอเมริกาพิพากษาว่าความล้มเหลวของผู้ขนส่งในการแจ้งเตือนคนโดยสารเกี่ยวกับภาวะหลอดเลือดดำอุดตันไม่เป็นอุบัติเหตุ ถึงแม้จะมีนโยบายตามกฎเกณฑ์ของอุตสาหกรรมการบินกำหนดให้มีการแจ้งเตือนแก่คนโดยสารทุกเที่ยวบินก็ตามก็ไม่ถือเป็นอุบัติเหตุ ศาลในคดีนี้ปฏิเสธแนวทางการตัดสินที่กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรมก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการปฏิบัติตามมาตรฐานอุตสาหกรรมบางประเภทอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นจริง ในขณะที่เดียวกันบางประเภทก็มิได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ศาลจึงตัดสินให้สายการบิน Continental Airlines ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ ในกรณีนี้ที่สายการบินมิได้แจ้งเตือนให้คนโดยสารทราบต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะเส้นเลือดดำอุดตัน เพราะไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมายหรือผิดปกติวิสัย ดังนั้นจึงไม่เป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17¹⁴⁶

¹⁴⁴ Scarboro v. Swissair, Judgment of 25.2.2002, case number 1:100-CV-2312-GET

¹⁴⁵ In re Deep Vein Thrombosis Litigation, 2008 WL 217478 (N.D. Cal. 2008).

¹⁴⁶ Ibid.

เช่นเดียวกับคดี *Blotteaux v. Qantas Airways*¹⁴⁷ ซึ่งศาลตัดสินว่า “ไม่ปรากฏหลักฐานใดที่แสดงให้เห็นถึงเหตุการณ์อันผิดปกติวิสัยในระหว่างเที่ยวบิน มีเพียงปัจจัยภายในคนโดยสารเองเท่านั้นต่อการนั่งเป็นเวลานานๆ ดังนั้น ความบาดเจ็บของโจทก์จึงไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ

คดี *Rafailov v. El Al Airlines (2008)*¹⁴⁸

ศาลสหรัฐอเมริกาตัดสินว่า ข้อเท็จจริงที่ว่ามิชยะอยู่บนทางเดินของเครื่องบินไม่เป็น “เหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยหรือคาดหมายไม่ได้” ดังนั้นการที่โจทก์สิ้นลมเพราะเดินเหยียบขยะดังกล่าวจนเกิดความบาดเจ็บเสียหายแก่ร่างกายจึงไม่เป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17

คดี *Husserl v. Swissair*¹⁴⁹

ศาลตัดสินว่าการจี้เครื่องบิน (hijacking) เป็นอุบัติเหตุภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 การก่อวินาศกรรมในลักษณะเช่นนี้แม้จะเป็นการกระทำโดยเจตนาของบุคคลที่สาม แต่เหตุการณ์ดังกล่าวอยู่นอกเหนือจากความคาดหมายของคนโดยสาร และไม่ได้เกิดจากเหตุการณ์ที่เกิดจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศตามปกติและภายหลังจากคดีดังกล่าวแนวคำพิพากษาเกี่ยวกับการก่อการร้ายก็เป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยศาลต่างๆเห็นพ้องต้องกันว่า การก่อการร้ายนั้นเป็นอุบัติเหตุ เช่นคดี *Krystal v. BOAC* คดี *Day v. Trans World Airlines* คดี *Evangelinos v. Trans World Airlines* คดี *Hernandez v. Air France* คดี *Herman v. TWA* คดี *Spiridakis and Lazarus v. TWA* คดี *Karfunkel v. Air France* คดี *Air France v. Giliberto* คดี *Leppo v. TWA* และในคดี *Salerno v. Pan Am*¹⁵⁰ ศาลก็พิพากษาว่าการชู่วางระเบิดโดยผู้ก่อการร้ายทำให้โจทก์ซึ่งกำลังตั้งครุฑอยู่ตกใจกลัวเป็นอย่างมากจนทำให้โจทก์คลอตบุตรก่อนกำหนดเป็นอุบัติเหตุ

คดี *Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines*¹⁵¹

¹⁴⁷ 71 Fed. Appx. 566 9th Cir. 2006 และคดี *Caman v. Continental Airlines*, 455 F.3d 1087 9th Cir. 2006

¹⁴⁸ *Rafailov v. El Al Airlines*, 2008 US Dist. Lexis 38724 (S.D.N.Y. 2008)

¹⁴⁹ *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*, 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972)

¹⁵⁰ 19 Avi 17, 705 = ALL 1986, 128 No. 12 – *Salerno v. Pan Am*

¹⁵¹ *Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines*, 385 F. Supp. 2nd 137 (D.P.R. 2005)

โจทก์ได้รับบาดเจ็บจากคนโดยสารอื่นซึ่งไม่สามารถระบุตัวได้ที่กำลังพยายามจะเดินออกจากที่นั่งฝั่งหน้าต่างไปยังทางออก แต่คนโดยสารดังกล่าวได้สะดุดล้มมาทับแขนของโจทก์หัก คดีนี้ศาลได้พิจารณาคดีโดยอ้างอิงถึงคดี Saks ซึ่งศาลเห็นว่า ความบาดเจ็บเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้หรือผิดปกติวิสัยซึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร แต่ศาลก็ได้แสดงความไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาในคดี Wallace ตามตัวอย่างข้างต้น โดยศาลในคดีนี้เห็นว่า อุบัติเหตุในคดี Wallace ไม่ได้เกิดขึ้นมาจากความผิดปกติในการปฏิบัติการของอากาศยาน จึงไม่ควรพิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ซึ่งแนวคิดที่ว่าอุบัติเหตุจะต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานนั้นมาจากตำราของศาสตราจารย์ Goedhuis ซึ่งเป็นผู้ทำบันทึกการประชุม (Rapporteur) ในการร่างอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929¹⁵²

หากพิจารณาจากแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดีต่างๆ โดยศาลสหรัฐอเมริกาข้างต้น เหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” จะต้องเป็นเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัย และไม่ใช่สิ่งปกติที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของสายการบินหรือการขนส่งทางอากาศ โดยปัจจัยภายในของคนโดยสารหรือเงื่อนไขทางสุขภาพของคนโดยสารที่เป็นมาอยู่ก่อนแล้วถือเป็นปัจจัยสำคัญในการวินิจฉัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แนวทางในการวินิจฉัยอาจแตกต่างกันออกไปตามข้อเท็จจริงของแต่ละคดี โดยคำพิพากษาในคดี Saks ถือเป็นคำพิพากษาที่ได้วางบรรทัดฐานหลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และได้มีการนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวไปเป็นแนวทางในการตีความโดยศาลต่างๆ ทั้งในสหรัฐอเมริกาและศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และมอนตร็อล ค.ศ. 1999 เช่น ศาลอังกฤษ ศาลออสเตรเลีย และศาลแคนาดา เป็นต้น ดังจะกล่าวในหัวข้อถัดไป แต่การวางคำนิยามในคดี Saks ก็ได้เป็นการแก้ไขปัญหาความกำกวมของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในข้อ 17 แม้แต่ศาลในคดี Saks เองยังคงเน้นย้ำให้ศาลในคดีอื่นนำคำนิยามนี้ไปปรับใช้อย่างยืดหยุ่น (Flexible) โดยคำนึงถึงสถานการณ์และข้อเท็จจริงแห่งคดีด้วย

¹⁵² Daniel Goedhuis, National Air Legislation and the Warsaw Convention, The Hague, Martinus Nijhoff, 1937, 200.

3.3.2 ประเทศอังกฤษ

เป็นที่น่าสังเกตว่า ศาลอังกฤษได้นำคำพิพากษาที่มีการวางคำนิยามอันเป็นบรรทัดฐานในการวินิจฉัยคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยผู้พิพากษา O’ Connor ในคดี Saks มาเป็นแนวทางในการพิพากษาคดีที่เกิดขึ้นในเขตอำนาจศาลอังกฤษด้วย ซึ่งคดีต่างๆ ที่ได้ยกตัวอย่างในหัวข้อนี้จะสะท้อนให้เห็นแนวทางของศาลอังกฤษในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทและข้อเท็จจริงที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละคดี

คดี *Morris v. KLM* (2002)¹⁵³

ในคดี *Morris v. KLM* ปี ค.ศ. 2002 ศาลสูงสุดแห่งประเทศอังกฤษได้ตัดสินว่าการล่วงละเมิดทางแพ่งโดยคนโดยสารด้วยกันเอง ถือได้ว่าเข้าองค์ประกอบของอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 ศาลได้นำเกณฑ์วินิจฉัยในคดี Saks มาเป็นแนวการตีความ คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา โดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร ทั้งนี้ ศาลไม่ได้พิจารณาในประเด็นที่ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel) หรือไม่ ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่าการที่ศาลตีความอุบัติเหตุ (accident) อย่างกว้างเช่นนี้ ศาลไม่ได้ตอบคำถามที่ว่าอุบัติเหตุนั้นควรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel) หรือไม่ ในทางตรงกันข้าม ศาลเพียงแต่นำหลักการตีความที่เป็นบรรทัดฐานในคดี Saks มาปรับใช้อย่างยืดหยุ่น ซึ่งแนวทางการตีความดังกล่าวโดยศาลสูงของประเทศอังกฤษและอเมริกาย่อมทำให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบสำหรับเหตุการณ์ต่างๆ อย่างกว้างขวางและส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบิน

คดี *Anne Ford v Malaysian Airline Systems Berhad* (2013)¹⁵⁴

¹⁵³ *Morris v. KLM*, Gazette 21-Jun-2001, [2001] EWCA Civ 790, [2001] 3 WLR 351, [2001] 3 All ER 126, [2002] QB 100, [2001] CLC 1460, [2001] 2 All ER (Comm) 153

¹⁵⁴ *Anne Ford v Malaysian Airline Systems Berhad* (2013)EWCA Civ 1163

ในคดีนี้ โจทก์มีประวัติการเป็นโรคกระเพาะปัสสาวะอักเสบอยู่ก่อนแล้ว ระหว่างโดยสาร โจทก์ไม่สามารถปัสสาวะได้อันเป็นผลมาจากโรคกระเพาะปัสสาวะอักเสบ โจทก์จึงได้แจ้งไปยังพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ขณะนั้นมีคนโดยสารซึ่งเป็นแพทย์ได้เสนอที่จะฉีดยาขับปัสสาวะให้ โจทก์สามารถปัสสาวะได้และบรรเทาอาการเจ็บปวด โจทก์ก็ยินยอมให้ฉีดยาและปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์ อย่างไรก็ตามภายหลังจากการรักษาดังกล่าวโจทก์มีอาการท่อปัสสาวะตีบ (urethral stenosis) ซึ่งนำไปสู่อาการฉีดยาไม่ (fluid retention) คือสภาวะที่การทำงานของระบบน้ำเหลืองในร่างกายบกพร่องทำให้โจทก์ได้รับความทรมานจากอาการดังกล่าว

โจทก์ได้นำคดีมาฟ้องโดยอ้างว่าการได้รับการรักษาจากแพทย์ซึ่งเป็นคนโดยสารในเครื่องบิน เป็นเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงและผิดปกติวิสัย การบาดเจ็บของโจทก์จึงเกิดจากอุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 17 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่สายการบินได้ปฏิเสธข้อกล่าวหาเนื่องจากการฉีดยาไม่ใช่เหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัย คาดไม่ถึง และไม่ใชเหตุปัจจัยภายนอกโจทก์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา

ศาลชั้นต้นโดยผู้พิพากษา Owen ได้ให้คำตัดสิน วันที่ 11 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 ว่า เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ใช่อุบัติเหตุ เพราะการฉีดยาขับปัสสาวะในสถานการณ์นี้ไม่ใช่เหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงและไม่ใชเหตุปัจจัยภายนอกโจทก์ ดังนั้นจึงไม่ใช่อุบัติเหตุตามข้อ 17 อนุสัญญามอนทรีออล

ศาลอุทธรณ์ยืนตามคำพิพากษาของผู้พิพากษา Owen โดยในคดีนี้ ผู้พิพากษา Lord Justice Leveson และ Lord Justice Aikens ได้พิจารณาคดีโดยอ้างอิงถึงคดี Saks v Air France คดี In re Deep Vein Thrombosis ซึ่งตัดสินโดยศาลสหรัฐอเมริกา คดี Morris v KLM Royal Dutch Airlines และ คดี Air Travel Group Litigation ที่ตัดสินโดยศาลอุทธรณ์อังกฤษเกี่ยวกับความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล และได้ข้อสรุปว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลหมายถึงเหตุที่ก่อให้เกิดความบาดเจ็บของคนโดยสาร ไม่ได้หมายถึงความบาดเจ็บของคนโดยสารเอง มูลเหตุดังกล่าวจะต้องเป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดการณ์ได้และผิดปกติวิสัย และเหตุการณ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดการณ์ได้และผิดปกติวิสัยนี้ต้องเป็นเหตุปัจจัยภายนอกคนโดยสาร สำหรับคดีนี้ ปฏิเสธไม่ได้ว่าการที่แพทย์ได้

ฉีดยาขับปัสสาวะให้โจทก์ก็เนื่องมาจากอาการกระเพาะปัสสาวะอักเสบ ซึ่งความบาดเจ็บของโจทก์เป็นผลข้างเคียงที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติอันมาจากปัจจัยภายในของโจทก์เอง

Lord Justice Aikens ผู้พิพากษาในคดีนี้เห็นว่าหัวใจสำคัญในการพิจารณาคือข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นของการฉีดยาขับปัสสาวะให้กับคนโดยสารที่กำลังโดยสารบนเครื่องบินจัดได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยจากมุมมองของผู้เสียหายหรือไม่ ซึ่งศาลก็ได้ข้อสรุปว่าการที่แพทย์ได้ฉีดยาขับปัสสาวะให้กับโจทก์บนเครื่องบินขณะโดยสารแทนที่การฉีดยาให้โจทก์ในสถานที่อื่นไม่เพียงพอที่จะถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามข้อ 17 การฉีดยาถือเป็นเรื่องปกติแม้จะเกิดขึ้นบนอากาศยานขณะที่กำลังเดินอากาศ

คดี Margrave v. British Airways¹⁵⁵

โจทก์ยื่นฟ้องสายการบิน British Airways เนื่องจาก โจทก์ได้รับบาดเจ็บหลังจากการที่ต้องนั่งบนที่นั่งโดยสารซึ่งมีลักษณะคับแคบและคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเวลานานติดต่อกันถึง 5 ชั่วโมง เนื่องจากสายการบินนำเครื่องบินออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดเพราะมีการชว่ว่างระเบิดโดยผู้ก่อการร้าย ยิ่งไปกว่านั้นขณะที่สายการบินกำลังดำเนินการเพื่อความปลอดภัยในการตรวจสอบสัมภาระต่างๆ กลับพบว่าเครื่องบินลำดังกล่าวประสบกับปัญหาทางเครื่องยนต์ด้วยจนต้องมีการเคลื่อนย้ายคนโดยสารจากเที่ยวบินดังกล่าวไปยังเครื่องบินลำใหม่ จากเหตุการณ์ต่างๆ ทำให้กำหนดการเดินทางออกจากสนามบินนั้นล่าช้าไปกว่า 5 ชั่วโมง โดยระหว่างนั้นโจทก์ต้องนั่งอยู่บนที่นั่งโดยสารที่คับแคบพร้อมกับคาดเข็มขัดนิรภัยไว้ด้วยตลอดเวลา แม้ว่าโจทก์จะทราบว่าคนโดยสารสามารถลุกไปทำกิจกรรมต่างๆภายในบริเวณสนามบินได้ จึงได้นำคดีมาฟ้องต่อศาล

จำเลยอ้างว่า ความบาดเจ็บของโจทก์เกิดขึ้นจากการที่โจทก์นั่งอยู่ในพื้นที่คับแคบเป็นเวลานานเพียงประการเดียวเท่านั้น และจำเลยได้ชี้ให้เห็นว่าการกระทำดังกล่าวเป็นเรื่องปกติของธุรกิจการบินอยู่แล้ว นอกจากนี้ยังได้อ้างถึงคำพิพากษาของศาลกรณีที่มีการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานก่อให้เกิดความบาดเจ็บอันเนื่องมาจากปัจจัยภายในของคนโดยสารนั้นๆเอง ไม่ใช่อุบัติเหตุยกตัวอย่างเช่นคดี Air France v. Saks ดังนั้นการนั่งบนที่นั่งผู้โดยสารที่คับแคบย่อมไม่อยู่ในลักษณะ

¹⁵⁵ Margrave v. British Airways, 643 F. Supp. 510 (S.D.N.Y 1986), September 10, 1986

ของเหตุการณ์ที่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุซึ่งจะนำมาสู่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

นอกจากนี้อาการบาดเจ็บของโจทก์ยังเกิดจากเงื่อนไขทางร่างกายหรือปัจจัยภายในของโจทก์ อยู่ก่อนแล้วตามรายงานทางการแพทย์ ซึ่งแสดงว่าโจทก์ประวัติกระดูกสันหลังแตกมาก่อน ศาลเห็นว่า โจทก์จำเป็นที่จะต้องแสดงความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันระหว่างเหตุและผลเพื่อที่จะกล่าวอ้างมูลเหตุ ใกล้ชิด (Proximate Cause)

เมื่อพิจารณาจากประวัติความเป็นมาของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จะเห็นได้ว่าภายหลัง ได้มีการแก้ไขโดยข้อตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 (Montreal Interim Agreement) ซึ่งกำหนด ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามกรณีอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความบาดเจ็บแก่คน โดยสารเป็นความรับผิดแบบเด็ดขาด (Absolute Liability) ดังนั้นเพียงโจทก์พิสูจน์ว่าอุบัติเหตุเป็น มูลเหตุใกล้ชิดของความบาดเจ็บของโจทก์ก็เพียงพอที่ผู้ขนส่งจักต้องรับผิดตามอนุสัญญาแล้ว ใน ขณะเดียวกัน หากโจทก์ไม่สามารถแสดงภาระการพิสูจน์ของตนดังกล่าวให้เป็นที่พอใจแก่ศาลได้ ศาล ก็ต้องยกฟ้องโจทก์ ดังนั้นในคดีนี้เมื่อโจทก์ไม่สามารถพิสูจน์มูลเหตุใกล้เคียงอย่างยิ่งระหว่างอุบัติเหตุ กับความบาดเจ็บเสียหายที่โจทก์ได้รับ ศาลจึงยกฟ้องโจทก์

คดี The Deep Vein Thrombosis & Air Travel Group Litigation (2003)¹⁵⁶

ศาลในคดีนี้ตัดสินว่าการที่สายการบินซึ่งเป็นผู้ขนส่งไม่ได้เตือนคนโดยสารถึงความเสี่ยงที่ อาจเกิดอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) นั้น ไม่ถือ ว่าเป็นการละเว้นกระทำการดังกล่าวของผู้ขนส่งเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารอันก่อให้เกิด อุบัติเหตุ (accident) ขึ้น

ซึ่งคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ให้ไว้โดยผู้พิพากษา O'Connor ในคดี Saks ถูกหยิบ ยกขึ้นมาอีกครั้ง ในลักษณะของ “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจคาดหมายหรือผิดปกติวิสัยหรือสิ่งที่ เกิดขึ้นโดยปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร” ในช่วงทศวรรษนั้นอาจกล่าวได้ว่าเป็นคำนิยามที่ได้ให้ไว้ใน

¹⁵⁶ The Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2003] EWCA Civ 1005

คดี Saks นี้ ถือว่าเป็นคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อคดีมากมายที่ต้องมีการตีความคำดังกล่าว

อย่างไรก็ดี Lord Scott ได้แสดงความไม่เห็นด้วยโดยให้ความเห็นว่า

“หาใช่หน้าที่ของศาลไม่ที่จะต้องประดิษฐ์ถ้อยคำให้ต่างออกไปจากข้อความที่บัญญัติในอนุสัญญาหรือต้องสร้างเงื่อนไขหรือองค์ประกอบใดๆ เพื่อให้เกิดความรับผิดชอบตามมาตรา 17 เพราะถ้อยคำที่ใช้ในอนุสัญญาก็ต้องเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการตีความเสมอ หลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นมาว่าลักษณะใดจึงจะเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 นั้นไม่สมควรที่จะถูกนำมาแทนที่ถ้อยภาษาที่ใช้ในอนุสัญญาด้วยความนับถือยิ่ง แต่ข้าพเจ้าไม่เห็นด้วยกับวิธีการตีความอนุสัญญาที่ไม่ได้ตีความภาษาที่ใช้ในอนุสัญญาแต่กลับตีความภาษาที่ใช้ในการตัดสินคดีความที่มีการตีความอนุสัญญา อย่างเช่น คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 หมายความว่าอย่างไร และ ข้อเท็จจริงของคดีก่อให้เกิด “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 หรือไม่”¹⁵⁷

หลายคดีที่เกี่ยวกับอาการ Deep Vein Thrombosis หรือ DVT (ภาวะหลอดเลือดดำอุดตัน) ก็ยังคงให้นำหนักกับคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดี Saks เป็นหลักในการพิจารณาและตีความสองเงื่อนไขที่ระบุไว้ในคดี Saks ซึ่งได้แก่ เหตุการณ์นั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตของการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานในสภาวะที่ปกติ และเหตุการณ์ที่พิจารณาได้ว่าเป็น “อุบัติเหตุ” จะต้องเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร” นั้นเป็นข้อพิจารณาที่ทำให้ Lord Scott พิพากษาให้จำเลยซึ่งได้แก่สายการบินไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารที่เป็นโจทก์ที่เป็นอาการ DVT เนื่องจากข้อเท็จจริงแห่งคดีนั้นมีเพียงว่า โจทก์ต้องนั่งบนที่นั่งที่มีความคับแคบเป็นเวลานานๆ กระนั้น

¹⁵⁷ It is not the function of the court in any of the Convention countries to try to produce in language different from that used in the Convention a comprehensive formulation of the conditions which will lead to article liability. The language of the Convention itself must always be the starting point. . . . [A] judicial formulation of the characteristics of an article 17 accident should not, in my opinion, ever be treated as a substitute for the language used in the Convention.

I venture . . . to express my respectful disagreement with an approach to interpretation of the Convention that interprets not the language of the Convention but instead the language of the leading judgment interpreting the Convention. This approach tends, I believe, to distort the essential purpose of the judicial interpretation, namely, to consider what "accident" in Article 17 means and whether the facts of the case in hand can constitute an article 17 accident.

ก็มีได้ปรากฏแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินที่กำหนดว่าจะต้องมีการแจ้งเตือนคนโดยสารต่ออันตรายหรือวิธีการลดความเสี่ยงของภาวะหลอดเลือดดำอุดตันแต่อย่างไร¹⁵⁸

คดี Chaudhari v. British Airways

ในคดีนี้ ข้อเท็จจริงปรากฏว่าโจทก์เป็นผู้พิการ ระหว่างโดยสารโจทก์พยายามที่จะลุกขึ้นจากรถเข็นเพื่อที่จะหาห้องสุขา แต่ตักจากรถเข็นและได้รับบาดเจ็บ ศาลอุทธรณ์อังกฤษ (The British Court of Appeal) สรุปคำตัดสินว่า กรณีดังกล่าวไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากการที่โจทก์ตกลงจากรถเข็นนั้นไม่ได้มีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันและเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร หากแต่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายในของคนโดยสารนั่นเองต่อการปฏิบัติกรตามปกติของอากาศยาน

จากการศึกษาคำพิพากษาที่ตัดสินโดยศาลอังกฤษพบว่าแนวทางในการวินิจฉัยเป็นไปในทิศทางเดียวกับศาลสหรัฐอเมริกา ทั้งยัง มีการยกตัวอย่างคำพิพากษาที่ตัดสินโดยศาลสหรัฐอเมริกา เช่น คดี Saks มาเป็นแนวทางในการตัดสินอีกด้วย แสดงให้เห็นว่าคำพิพากษาของศาลรัฐภาคีอื่นก็มีอิทธิพลต่อแนวทางในการตัดสิน อย่างไรก็ดี จากความเห็นของผู้พิพากษาในคดี **The Deep Vein Thrombosis & Air Travel Group Litigation** ที่เห็นว่า ถ้อยคำที่ใช้ในอนุสัญญาจักต้องเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการตีความเสมอมนั้น เมื่อนำมาพิจารณาประกอบแนวทางการวินิจฉัยดังกล่าวแล้ว อาจสรุปได้ว่า การตีความต้องเริ่มต้นที่ถ้อยคำในอนุสัญญาโดยใช้คำพิพากษาของรัฐภาคีอื่นๆ เป็นแนวทางในการวินิจฉัย ไม่ใช่ตีความหลักเกณฑ์การให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุในคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่น

3.3.3 ประเทศออสเตรเลีย

ออสเตรเลียให้สัตยาบันอนุสัญญาออร์ซอเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1935 และอนุสัญญามีผลบังคับเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม ค.ศ. 1935¹⁵⁹ ประเด็นที่จะศึกษาจากคำพิพากษาของศาลออสเตรเลีย

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf

คือ แนวทางการตัดสินในกรณีอาการ DVT จะถือเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ ตลอดจนการให้ความเห็นของศาลต่อการนำแนวทางคำตัดสินโดยศาลรัฐภาคีอื่น เช่น สหรัฐอเมริกา มาปรับใช้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คดี Povey v. Qantas Airways (2005)¹⁶⁰

ศาลตัดสินว่าการที่ลูกเรือไม่ได้เตือนคนโดยสารให้ทราบถึงอาการหลอดเลือดคั่ง (Deep Vein Thrombosis) ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการโดยสารเป็นเวลานานในที่นั่งโดยสารที่ค่อนข้างเล็กและเบียดเสียด แบบ Economy Seat ไม่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และไม่มีความเกี่ยวเนื่องใดๆเลยไม่ถือว่าการละเว้นไม่กระทำการดังกล่าวของผู้ขนส่งเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ขึ้นเช่นกัน

ในคดีที่เกี่ยวข้องกับโรค DVT (Deep Vein Thrombosis) หรือที่รู้จักกันในชื่อ “economy class syndrome” เป็นอาการที่เกิดจากการที่ผู้โดยสารนั่งอยู่ในที่นั่งที่คับแคบเป็นเวลานานๆจนทำให้เกิดการรวมตัวของหลอดเลือดที่บริเวณขา หากไม่สามารถควบคุมอาการดังกล่าวได้ อาจก่อให้เกิดการอุดตันของเส้นเลือด อาการหัวใจวาย อัมพาต หรือถึงขั้นเสียชีวิต

ความเห็นต่างๆของศาลสูงแห่งออสเตรเลียในคดี Povey v. Qantas Airways ซึ่งเป็นหนึ่งในคดีจำนวนมากที่คนโดยสารฟ้องร้องผู้ขนส่งจากความบาดเจ็บแก่ร่างกายอันเกิดจากโรค DVT นั้นมีการดำหนินิติวิธีในการพิจารณาของศาลสูงสหรัฐ โดยผู้พิพากษา McHugh กล่าวว่า ในคดี Husain นั้น ศาลสหรัฐได้ยืนยันว่าความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่ามีความเป็นไปได้ที่จะให้คำนิยามดังนี้

- 1) สิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ หรือ (an unintended happening)
- 2) เหตุการณ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างผิดธรรมดา โดยบังเอิญ ไม่อาจคาดการณ์ ไม่อาจคาดเห็น หรือคาดไม่ถึง (an unusual, fortuitous, unexpected, unforeseen, or unlooked for event, happening or occurrence)

ผู้พิพากษา McHugh ได้มีความเห็นโต้แย้งเกี่ยวกับคำตัดสินดังกล่าว ดังนี้

¹⁶⁰ Povey v. Qantas Airways LTD [2005] High Court of Australia 33.

ด้วยความเคารพต่อศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา สำหรับคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดี Saks นั้นไม่สามารถให้คำจำกัดความตามขอบเขตของข้อ 17 ได้อย่างละเอียดถี่ถ้วน

สำหรับคดี Saks นั้น อาจไม่สมเหตุสมผลนักหากศาลจะอธิบายการปรับระดับความดันในเครื่องบินว่า “เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยจงใจ” ระบบการปรับความดันในเครื่องบินนั้นสามารถปฏิบัติการได้เองโดยอัตโนมัติโดยไม่ต้องอาศัยการกระทำของบุคคลใดๆ แม้บุคคลนั้นจะสามารถดำเนินการปรับความดันอากาศได้ด้วยเจตนาที่จะกระทำการเช่นว่า ซึ่งการกระทำนั้นก่อให้เกิดผลที่ผู้กระทำไม่ได้มีเจตนาไปถึงหรือไม่อาจคาดหมายได้ ด้วยเหตุนี้ ศาลจึงให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่า เหตุการณ์อันเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน

อย่างไรก็ดี คำนิยามดังกล่าวอาจขัดกับเจตนารมณ์ของอนุสัญญาที่ประสงค์ให้จำกัดความหมายของข้อ 17 เพียงสองความหมายซึ่งยอมรับโดยศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของอนุสัญญาคือการชดใช้ความเสียหายให้แก่คนโดยสารโดยไม่ต้องอาศัยการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด

คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นมีความหมายชัดเจนในตัวเองว่า อุบัติเหตุก็ต้องมีความเกี่ยวเนื่องกับบางสิ่งบางอย่างหรือเหตุการณ์ที่ “เกิดขึ้นบนอากาศยาน” ซึ่งอาจรวมถึงการกระทำของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินด้วย การกระทำเช่นนั้นหมายถึง การกระทำโดยเจตนาหรือสมัครใจซึ่งก่อให้เกิดผลที่ไม่อาจคาดหมายได้ หรือเกินกว่าจะคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผล¹⁶¹

คำนิยามในคดี Saks หากพิจารณาตามตัวอักษรอย่างสมเหตุสมผลแล้วจะเห็นว่าคำนิยามนั้นกว้างเกินไป ซึ่งไม่รวมถึงคดีที่ความสัมพันธ์ของการกระทำของมนุษย์นั้นก่อให้เกิดผลที่ไม่ได้เจตนาและอยู่เหนือการคาดเห็นได้ ซึ่งในบริบททั่วไปแล้วย่อมถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงเป็นการยืนยันที่เกินไปหากจะกล่าวว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความอันตรายจะเกิดโดยเหตุการณ์ที่อยู่เหนือความคาดหมายหรือผิดปกติวิสัยอันเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร¹⁶²

¹⁶¹ Ibid.

¹⁶² Ibid.

ดังนั้นการพิพากษาคำนิยามที่วางโดยศาลในคดี Saks มากกว่าความหมายทั่วไปของคำว่า “อุบัติเหตุ” เองนั้น คือความล้มเหลวที่ไม่สามารถหลุดพ้นจากข้อเท็จจริงในคดี Saks ซึ่งเป็นคดีที่คำนิยามนี้ได้ถูกวางหลักเกณฑ์ไว้ แสดงให้เห็นว่า ผู้พิพากษา O'Connor ซึ่งเป็นผู้พิพากษาคดี Saks และผู้พิพากษา Scalia ไม่เห็นด้วยกับคำตัดสินในคดี Husain

นอกจากนี้ผู้พิพากษา McHugh ได้ให้ความเห็นว่าเมื่อไม่มีการกระทำ (inaction) จะสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามข้อ 17 ได้หรือไม่

“การละเว้นการกระทำนั้นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เมื่อการนั้นเป็นส่วนหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับกรกระทำ...แต่การละเว้นการกระทำเพียงองค์ประกอบเดียวไม่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้”¹⁶³

ผู้พิพากษา Callihan เห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าวและโดยให้ความเห็นว่า “ลำพังแค่การที่ไม่มีการกระทำไม่สามารถที่จะก่อให้เกิดเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุได้”¹⁶⁴

ผู้พิพากษา Kirby ให้ความเห็นในคดี Povey v. Qantas ว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องแยกแยะความแตกต่างหรือไปวิพากษ์วิจารณ์คดี Husain สำหรับศาล ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเลือกระหว่างความเห็นที่ขัดแย้งไม่ลงรอยกันเกี่ยวกับคดี Husain เพราะคดีต่างๆแสดงให้เห็นถึงการกำหนดขอบเขตคำว่า

“อุบัติเหตุ” หรือ ความล้มเหลวในการให้ความหมาย ความน่าประหลาดของคดีนี้ประการหนึ่งคือ การที่ศาลได้ยกระดับจาก “ความไม่มีเหตุการณ์” เป็น เหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายและผิดปกติวิสัย อันหมายถึง “อุบัติเหตุ” นั้นเอง ซึ่งปรากฏตามข้อเท็จจริงแห่งคดีที่ภรรยาของนาย Husain ได้ถูกปฏิเสธการเปลี่ยนที่นั่งจากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ศาลให้เหตุผลว่า การกระทำของพนักงานต้อนรับเป็นการกระทำที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบินที่บังคับใช้ในขณะนั้น

¹⁶³ Ibid

¹⁶⁴ Ibid.

อย่างไรก็ดี ข้อโต้แย้งหรือข้อวิพากษ์วิจารณ์เกี่ยวกับการให้เหตุผลของแนวความเห็นทั้งสองในคดี Husain ไม่ใช่เรื่องที่ต้องพิจารณาของศาลนี้”

คดี Malaysian Airline Systems v. Krum¹⁶⁵ (2005)

ข้อเท็จจริงปรากฏว่าที่นั่งโดยสารชั้น first class ขำรูด ทำให้คนโดยสารนั่งไม่สะดวกสบาย และทำให้อาการหมอนรองกระดูกเสื่อมของคนโดยสารกำเริบมากขึ้น ศาลออสเตรเลียตัดสินว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว

เมื่อเปรียบเทียบแนวการวินิจฉัยของทั้งสามประเทศภาคีอนุสัญญาข้างต้น จะเห็นได้ว่า แนวทางการวิเคราะห์โดยศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาต่างจากศาลสูงแห่งสหราชอาณาจักรและประเทศออสเตรเลีย ในประเด็นที่ว่าความบาดเจ็บเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างเที่ยวบินเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายหรือผิดปกติวิสัยซึ่งเกิดจากเหตุปัจจัยภายนอกคนโดยสารหรือไม่ ในขณะที่ศาลแห่งสหราชอาณาจักรและออสเตรเลียนั้นจะวินิจฉัยในประเด็นว่าความบาดเจ็บเสียหายนั้นเกิดขึ้นจาก “อุบัติเหตุ” หรือไม่ ยิ่งไปกว่านั้นความแตกต่างอีกประการคือ ศาลสูงสหรัฐอเมริกาพิพากษาว่า แม้จะไม่มีกรกระทำหรือจะเป็นการละเว้นการกระทำ (inaction) ก็เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ โดยที่ศาลสูงแห่งสหราชอาณาจักรและประเทศออสเตรเลียต่างมีความเห็นว่า เมื่อไม่มีกรกระทำก็ไม่สามารถก่อให้เกิด “อุบัติเหตุ” ได้

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของศาลสหราชอาณาจักรและออสเตรเลียจะเห็นว่าในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 นั้นควรให้ความสำคัญกับถ้อยคำที่บัญญัติในอนุสัญญาทั้งในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ใช่ให้นำหนักกับคำนิยามใหม่ของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่วางโดยศาลในคดี Saks เพราะเป็นเรื่องที่อยู่เหนืออำนาจหน้าที่ของศาลในการยกคำนิยามที่มาจากมติความอนุสัญญามาใช้กับพหุภาคีอนุสัญญาราวกับคำนิยามในคดี Saks นั้นได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมในอนุสัญญาอย่างเป็นทางการและมีผลบังคับแล้ว

¹⁶⁵ Malaysian Airline Systems v. Krum, 8700 of 2001, [2005] VSCA 232 [2005]

3.3.4 ประเทศแคนาดา

ประเทศแคนาดาให้สัตยาบันอนุสัญญาออร์ซอเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน ค.ศ. 1947 และมีผลบังคับเมื่อวันที่ 8 กันยายน ค.ศ. 1947¹⁶⁶ สำหรับคำพิพากษาของศาลแคนาดา มีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

คดี *Rena Ann Quinn v. Canadian Airlines International Ltd.*¹⁶⁷

ในคดีนี้ คนโดยสารได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยขณะที่เครื่องบินประสบกับการตกหลุมอากาศ (Turbulence) ศาลแคนาดาได้ตัดสินว่า การตกหลุมอากาศไม่ถือเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 เนื่องจากการตกหลุมอากาศที่เกิดขึ้นในคดีนี้ไม่ได้รุนแรงถึงขนาดผิดปกติวิสัยหรือไม่อาจคาดหมายได้ โดยศาลได้นำคำตัดสินในคดี *Saks* มาเป็นแนวทางในการพิพากษาเช่นเดียวกับในคดี *Koor v. Air Canada* ซึ่งมีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกันก็ได้้นำคำพิพากษาในคดี *Saks* มาเป็นแนวทางในการตัดสิน

คดี *Mcdonald v. Korean Air (2003)*¹⁶⁸

ในคดีนี้ คนโดยสารได้รับบาดเจ็บจากอาการ DVT โดยอ้างว่าความบาดเจ็บนั้นเกิดจากความประมาทของพนักงานต้อนรับที่ไม่แจ้งให้คนโดยสารทราบถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอาการดังกล่าว ศาลออนตาริโอตัดสินว่า ความประมาทของพนักงานต้อนรับที่ไม่แจ้งให้คนโดยสารทราบถึงความเสี่ยงต่ออาการ DVT ไม่ถือเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 เนื่องจากการ DVT ของคนโดยสารไม่เกี่ยวข้องกับ “เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้หรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติ” ซึ่งจะเข้าองค์ประกอบคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งต่างจากศาลสหรัฐอเมริกาที่จะไม่นำหลักความประมาทมาพิจารณาเลยเมื่อตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยศาลในคดีนี้ให้ความเห็นว่า การที่ไม่ชี้แจงให้คนโดยสารทราบล่วงหน้าหรือตระหนักถึงอาการที่อาจเกิดขึ้นจากการโดยสารในที่นั่งลักษณะดังกล่าวเป็นเวลานาน ถือได้ว่า เป็นการกระทำโดยประมาท แต่ความประมาทดังกล่าวไม่ได้อยู่ในนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17

¹⁶⁶ http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf

¹⁶⁷ *Rena Ann Quinn v. Canadian Airlines International Ltd.* (Ont.)(26094)

¹⁶⁸ *Mcdonald v. Korean Air.* 2002 WL 1861837 (Ont.S.C.J Sept. 18,2002)

เนื่องจาก DVT ไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจคาดหมายได้หรือไม่ได้เกิดขึ้นโดยปกติและเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร

คดี Gontcharov v. Canjet¹⁶⁹

ในคดีนี้โจทก์อ้างว่าตนต้องได้รับความทรมานจากอาการหลอดเลือดอักเสบซึ่งเป็นผลมาจากการที่พนักงานต้อนรับไม่ยอมให้ผ้าห่มแก่เขา ศาลแคนาดาพิพากษาว่าอุบัติเหตุที่นั่นควรตีความอย่างกว้าง และให้หมายความรวมถึงการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่งหรือลูกเรือของผู้ขนส่งด้วย เมื่อพิจารณาตามหลักความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลจะเห็นว่า โจทก์ได้รับบาดเจ็บจากอาการหลอดเลือดอักเสบรุนแรงอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานต้อนรับปฏิเสธที่จะจัดหาผ้าห่มเพื่อให้ความอบอุ่นแก่โจทก์นั่นเอง เหตุการณ์นี้จึงถือเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา

ศาลในคดีนี้ได้ยกตัวอย่างการให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุโดยอ้างถึงคดี Saks ซึ่งตัดสินโดยศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา โดยอธิบายว่ามีกรณีตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างต่อเนื่องปรากฏให้เห็นในคดีต่างๆ เช่น คดี Air France v. Sak และ คดี Quinn v. Canadian Airlines International เป็นต้น ซึ่งต่างก็ให้คำนิยามในทำนองเดียวกันว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดหมายได้อย่างผิดปกติวิสัย หรือเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ศาลสูงของสหรัฐได้ยอมรับคำนิยามที่ศาลในคดี Saks ได้วางไว้และนำไปปรับใช้อย่างยืดหยุ่นในหลายคดีด้วยกัน ผู้พิพากษา Sharpe เห็นว่าการจะตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของอนุสัญญานั้นเป็นศิลปะอย่างหนึ่ง และจะต้องตีความอย่างกว้างเพื่อให้รวมไปถึงการกระทำโดยจงใจหรือการกระทำโดยมิชอบด้วย เพราะข้อ 17 เป็นฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพียงประการเดียวที่ปรากฏในอนุสัญญาสำหรับกรณีคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ หากตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้หมายถึงแต่เพียงกรณีการกระทำโดยประมาทปราศจากความระมัดระวังแล้ว ย่อมส่งผลที่แปลกประหลาดอย่างยิ่งเพราะจะกลายเป็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแต่เพียงกรณีประมาทแต่ไม่ต้องรับผิดชอบจากการกระทำอันไม่ชอบ (wrongdoing)

การกระทำหรือการละเว้นของลูกเรืออันเป็นส่วนหนึ่งในความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลซึ่งคือความตายหรือความบาดเจ็บ ก็ถือเป็นอุบัติเหตุตามบริบทของข้อ 17 เช่นคดี Balani v.

¹⁶⁹ Gontcharov v. Canjet, 2012 ONSC 2279, CV-11-432902

Lufthansa¹⁷⁰ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินไม่ยอมจัดอาหารขึ้นสำหรับคนโดยสารในระหว่างกำลังลงจากอากาศยาน เป็นผลให้ต่อมาคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ศาลพิพากษาว่าเหตุการณ์นี้เป็นอุบัติเหตุตามความหมายของอนุสัญญาแล้วพิจารณาจากหลักความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล

จากการศึกษาคำพิพากษาของศาลแคนาดาพบว่า ศาลได้นำคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งศาลในรัฐภาคีอื่นได้วางไว้มาพิจารณาด้วย แสดงให้เห็นว่าแม้แต่ละรัฐจะมีเขตอำนาจศาลและอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเอง แต่เมื่อคำนึงถึงเจตนารมณ์ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ที่ต้องการสร้างความเป็นเอกภาพความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้ศาลในรัฐภาคีศึกษาแนวการวินิจฉัยและทิศทางในการตัดสินของรัฐภาคีอื่น

3.3.5 ประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสให้สัตยาบันอนุสัญญาออร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 และมีผลบังคับเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน ค.ศ. 1932 และมีคำพิพากษาที่น่าสนใจดังนี้

คดี Charpin and Mutuelle GeNerale Francaise Accidents v. Quaranta and Air Inter¹⁷¹

ในคดี Charpin and Mutuelle GeNerale Francaise Accidents v. Quaranta and Air Inter RDFA ศาลอุทธรณ์ฝรั่งเศสได้พิพากษาว่า กรณีที่คนโดยสารคนหนึ่งได้เคลื่อนย้ายกระเป๋าเดินทางของตนเองจากช่องเก็บกระเป๋าในห้องโดยสารซึ่งในการเคลื่อนย้ายกระเป๋าเดินทางดังกล่าวขณะที่มีการนำเครื่องบินลงจอดกระเป๋าดังกล่าวได้กระแทกไปยังศีรษะของคนโดยสารอีกคนหนึ่งนั้น เป็นอุบัติเหตุ ข้อเท็จจริงแห่งคดีที่คล้ายคลึงกันนี้ ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาในคดี Carcone v. Delta Airlines ศาลตัดสินว่ากรณีที่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทำกระเป๋าเดินทางหลุดมือและกระแทกไปยังศีรษะของคนโดยสารจนเป็นเหตุให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บนี้เป็นอุบัติเหตุ¹⁷² ในคดี

¹⁷⁰ Balani v. Lufthansa, 2010 ONSC 3033

¹⁷¹ Charpin and Mutuelle GeNerale Francaise Accidents v. Quaranta and Air Inter RDFA 1986, 538

¹⁷² [SDNY] 21 Avi 17, 668= AL 1989, 276 No. 22- Carcone v. Delta Airlines]

Gilbert v. Pan Am ศาลตัดสินว่า การที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บจากอุปกรณ์ครัวขณะกำลังโดยสารบนอากาศยาน ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ¹⁷³

คดี Haddad v. Air France

ศาลฝรั่งเศสตัดสินว่าการจี้เครื่องบินถือเป็นอุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ โดยศาลให้เหตุผลว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้น ไม่จำเป็นว่าจะต้องเกี่ยวข้องกับกลไกหรือปัญหาทางเทคนิคของเครื่องบิน หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของอากาศยานเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงหรือก่อวินาศกรรมอย่างคาดไม่ถึงโดยบุคคลที่สามซึ่งกระทบต่อการปฏิบัติการของอากาศยานอีกด้วย

คดี Merah v Aigle Azur

คนโดยสารสะดุดล้มตรงทางเดินของห้องโดยสาร ศาลตัดสินว่า เป็นอุบัติเหตุโดยให้เหตุผลว่า ไม่มีหลักฐานใดมาพิสูจน์ได้ว่าโจทก์ล้มเนื่องจากอาการมินหัวหรือปัญหาสุขภาพของโจทก์ จึงไม่สามาถปฏิเสธได้ว่าการหล่มนั้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน (sudden) และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างคาดไม่ถึงจากปัจจัยภายนอก (unexpected external event)

จากการศึกษาคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศสข้างต้น จะเห็นว่าศาลมักตัดสินให้คนโดยสารได้รับค่าชดเชยความเสียหายกรณีที่ได้รับบาดเจ็บระหว่างโดยสารอากาศยาน¹⁷⁴ อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าศาลในหลายคดีตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแม้จะไม่ปรากฏความสัมพันธ์ระหว่างความบาดเจ็บของคนโดยสารกับการปฏิบัติงานของพนักงานต้อนรับหรือการปฏิบัติการของอากาศยาน แต่เป็นกรณีที่ศาลกลับหน้าทีภาระการพิสูจน์ซึ่งแท้จริงแล้วต้องเป็นภาระของโจทก์ในการพิสูจน์ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและอุบัติเหตุ นั้นเป็นสาเหตุที่ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ กลับกันศาลตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

¹⁷³ US District [SDNY], 21 Avi 18, 1777 = AL 1989, 272 No. 10 and 21 Avi 482 = AL 1991, 43 No. 20- Gilbert v. Pan Am [1989]

¹⁷⁴ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับกรณีได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนตามมาตรา 85-677 และกรณีได้รับความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัย ตามมาตรา 1386 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฝรั่งเศส เช่นเดียวกับกรณีพิพาทกับ SNCF (France's national state-owned railway company) ที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บจากการโดยสารรถไฟ ศาลในหลายคดีตัดสินให้โจทก์ได้รับการชดเชยค่าเสียหายแม้จะไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความบาดเจ็บเกิดจากการโดยสารรถไฟก็ตาม

เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ว่าความบาดเจ็บเกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสารเอง (internal to passenger)

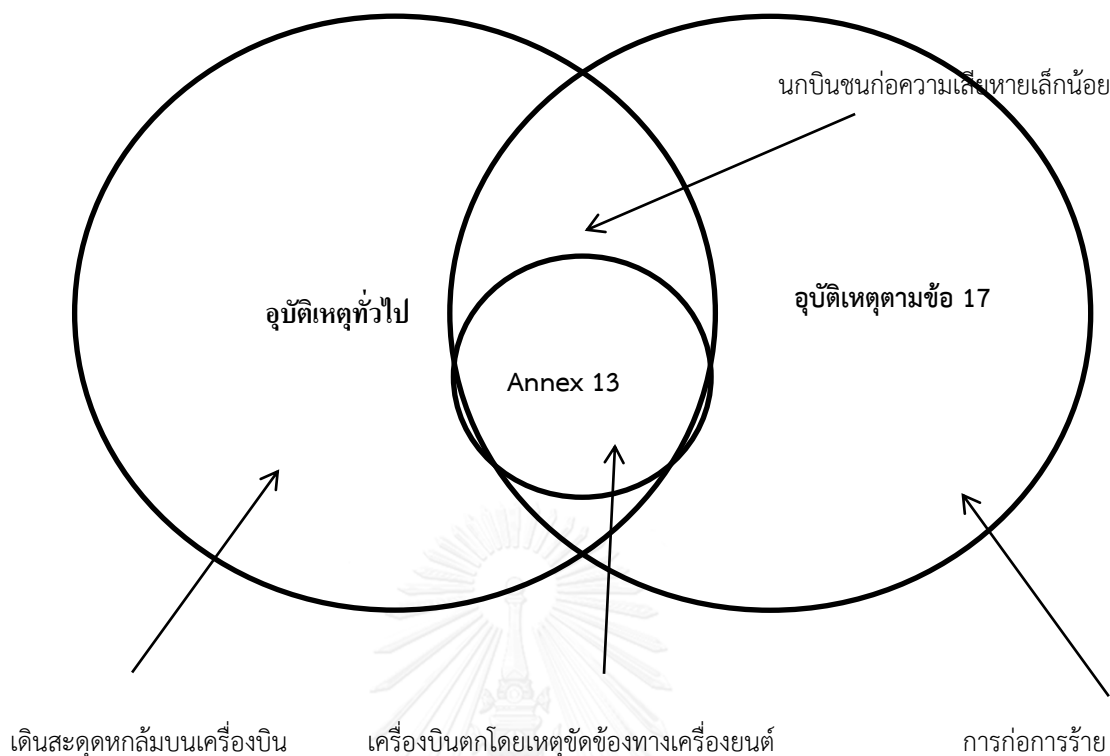
จากที่ได้กล่าวมาคำว่า “อุบัติเหตุ” เมื่ออยู่ในบริบทที่ต่างกันย่อมมีขอบเขตความหมายที่ต่างกันออกไป อุบัติเหตุโดยทั่วไปตามพจนานุกรมนั้นหมายถึงสิ่งที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญ และมีได้เกิดขึ้นจากความตั้งใจหรือเจตนา นอกจากนี้ยังอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท หรือการกระทำที่ปราศจากความตั้งใจหรือการกระทำที่เป็นความผิดอย่างสิ้นเชิงก็เป็นได้ ยกตัวอย่างเช่น ในสนามฟุตบอล ผู้เล่นคนใดคนหนึ่งอาจเตะไปโดนผู้เล่นอีกคนหนึ่งจนได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายซึ่งความบาดเจ็บนี้อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรือความตั้งใจก็เป็นได้ อย่างไรก็ตาม ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในทางกฎหมายนั้นแตกต่างออกไป สะท้อนให้เห็นแนวคิดดังกล่าวได้จากการตัดสินคดี และความพยายามในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ของรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ ที่หมายความรวมถึงการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยจงใจ เช่นกรณีการก่อการร้าย การละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชอบของลูกเรือ เป็นต้น ในขณะที่ เหตุการณ์ที่เกิดจากความบังเอิญหรือเหตุสุดวิสัยบางเหตุการณ์ก็ไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 เช่น อาการบาดเจ็บแก้วหูซึ่งเกิดจากความกดอากาศในระดับปกติภายในอากาศยาน นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ความเสียหายหรือความตายนั้นเป็นผลมาจากปัจจัยภายในหรือเงื่อนไขทางสุขภาพของคนโดยสารนั่นเอง ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารเกิดอาการโรคหัวใจกำเริบอันเป็นผลมาจากความตื่นตระหนกขณะที่เครื่องบินกำลังบินผ่านหลุมอากาศหรือขณะที่อากาศแปรปรวนอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้ายังต้องตระหนักด้วยว่าไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งทางอากาศชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอันตรายทั่วไปของการโดยสารอากาศยาน อันได้แก่ ความแปรปรวนของสภาพอากาศหรือความปั่นป่วนในสภาพอากาศแจ่มใส (turbulence) ฟ้าผ่าส่วนลำตัวเครื่องบิน (lightning striking the fuselage) การเปลี่ยนแปลงของความกดอากาศ (pressure changes) หลุมอากาศ (turbulence) เป็นต้น ดังนั้นจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาสถานการณ์เหล่านี้ว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่แต่อย่างใด สะท้อนให้เห็นหลักการที่ว่า เหตุสุดวิสัยไม่ใช่อุบัติเหตุตามความหมายของอนุสัญญาวอร์ซอฯและอนุสัญญามอนทรีออลฯ

ส่วนความหมายตามบทนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ภาคผนวกที่ 13 อนุสัญญาชิคาโกนั้นมีความหมายที่แคบกว่า เพราะอนุสัญญามีจุดประสงค์เพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน ไม่ใช่

มุ่งหมายในการชดใช้ความเสียหาย บทนิยามดังกล่าวจึงหมายความถึงแต่เฉพาะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยาน แต่ไม่รวมถึงการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ เช่นการก่อการร้าย ต่างจากอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งศาลรัฐภาคีอนุสัญญาทั้งสองต่างเห็นพ้องว่าการก่อการร้ายถือเป็นความเสี่ยงภัยในการเดินทางอากาศ (Air Travel) ประเภทหนึ่งจึงอยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และการปฏิบัติหน้าที่ของลูกเรืออื่นๆ เช่น การไม่ดำเนินการตามข้อปฏิบัติทางการแพทย์ที่ถูกต้องในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย เป็นต้น

นอกจากนี้ยังปรากฏคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” (Aircraft Accident) ตามข้อ 28 อนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งไม่มีนิยามความหมายที่ชัดเจนเช่นเดียวกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ทั้งนี้ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่านักวิชาการบางส่วนเห็นว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 ควรตีความแคบกว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 คือจะต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดกับอากาศยานเท่านั้น เช่น เครื่องบินระเบิด เครื่องบินตก การจู่โจมทางอากาศของผู้ก่อการร้าย เป็นต้น แต่ไม่รวมกรณีการตายหรือบาดเจ็บที่ไม่เกี่ยวข้องกับอากาศยานเช่น ระเบิดตกกระแทกศีรษะคนโดยสารเสียชีวิต แต่ความเห็นดังกล่าวถูกโต้แย้งโดยนักวิชาการอีกกลุ่มที่เห็นว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 ควรมีความหมายสอดคล้องกับ คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 เมื่อพิจารณาจากจุดประสงค์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ประกอบกับข้อบังคับของสหภาพยุโรปที่ 2027/97 แก้ไขโดยข้อบังคับที่ 889/2002 ที่ใช้คำนิยามสอดคล้องและใกล้เคียงกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าว ท้ายที่สุดแล้ว ความหมายของข้อ 28 นี้จะถูกตีความแคบหรือกว้างหรือสอดคล้องกับข้อ 17 อย่างไรก็ขึ้นอยู่กับการบัญญัติกฎหมายในของแต่ละรัฐภาคี ซึ่งความหมายของ “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ตามข้อ 28 นี้จะไม่มีผลต่อการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แต่อย่างใด

ทั้งนี้จากคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏทั้งตามความหมายทั่วไปและความหมายทางกฎหมาย อาจพิจารณาขอบเขตได้ตามแผนภูมิดังต่อไปนี้



และจากการศึกษาคำพิพากษาของศาลประเทศต่างๆที่เป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออล สามารถสรุปหลักเกณฑ์การวินิจฉัยความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้ดังนี้

1) เหตุปัจจัยภายนอกคนโดยสาร

คู่สัญญาของผู้ขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารก็ดี ผู้ส่งสินค้าก็ดี ย่อมคาดหวังให้ผู้ขนส่งทางอากาศดำเนินการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบิน และผู้ขนส่งย่อมปฏิบัติตามให้เป็นไปตามข้อสัญญานั้น และจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีที่ภัยที่เกิดขึ้นเป็นภัยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้แต่อย่างใดเท่านั้น นอกจากนี้ผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้ายังต้องตระหนักด้วยว่าไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งทางอากาศชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยอันตรายทั่วไปของการโดยสารอากาศยาน อันได้แก่ ความแปรปรวนของสภาพอากาศหรือความปั่นป่วนในสภาพอากาศแจ่มใส (turbulence) ฟ้าผ่าส่วนลำตัวเครื่องบิน (lightning striking the fuselage) การเปลี่ยนแปลงของความกดอากาศ (pressure changes) หลุมอากาศ (turbulence) เป็นต้น ดังนั้นจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาสถานการณ์เหล่านี้ว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่แต่อย่างใด สะท้อนให้

เห็นหลักการที่ว่า เหตุสุดวิสัยไม่ใช่อุบัติเหตุตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอฯและอนุสัญญามอนตรีออลฯ

อย่างไรก็ดีความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและการปฏิบัติการของอากาศยานเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องมีการพิจารณา ผู้ขนส่งไม่จำเป็นจะต้องรับผิดชอบในความบาดเจ็บเสียหายหรือความตายทุกกรณีที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุ เมื่อศึกษาความเป็นมา เจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของข้อ 17 จะเห็นได้ว่าข้อ 17 นั้นต้องอาศัยหลักความสัมพันธ์ (causal nexus) ระหว่างความบาดเจ็บเสียหายหรือความตาย และการปฏิบัติการของอากาศยาน¹⁷⁵ อย่างไรก็ดี ฝ่ายที่สนับสนุนให้มีการขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแย้งว่าอากาศยานไม่ใช่สัญลักษณ์ของความเสียหายพิเศษ หากแต่เป็นความเสี่ยงภัยทั่วไป ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงไม่ควรถูกจำกัดอยู่แต่เพียงข้อเท็จจริงที่ว่าอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่ง Schoner เห็นว่าแนวคิดนี้ขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมากเกินไป เพราะความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามข้อ 17 นั้นควรถูกจำกัดอยู่ภายใต้ความเสี่ยงเฉพาะที่เกี่ยวกับการเดินทางอากาศ (air travel) เท่านั้น¹⁷⁶

เมื่อพิจารณาตั้งแต่วรรค a) ถึงวรรค c) ของข้อ 17 จะเห็นได้ว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นมีความหมายที่สามารถตีความได้อย่างยืดหยุ่น อย่างไรก็ดี ความเสี่ยงภัยจากการเดินทางอากาศที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้นั้นไม่ใช่อุบัติเหตุตามข้อ 17 นี้ ผู้ขนส่งจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความเสียหายดังกล่าว เช่น อาการบาดเจ็บแก้วหูซึ่งเกิดจากความกดอากาศในระดับปกติภายในอากาศยาน นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ความเสียหายหรือความตายนั้นเป็นผลมาจากปัจจัยภายในหรือเงื่อนไขทางสุขภาพของคนโดยสารนั่นเอง ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารเกิดอาการโรคหัวใจกำเริบอันเป็นผลมาจากความตื่นตระหนกขณะที่เครื่องบินกำลังบินผ่านหลุมอากาศหรือขณะที่อากาศแปรปรวนอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสถานการณ์เหล่านี้ล้วนแต่เป็นเหตุการณ์ปกติของการเดินทางโดยอากาศยาน ยิ่งไปกว่านั้นห่วงโซ่ของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลนั้นขาดไปในกรณีนี้เนื่องจากความบาดเจ็บเสียหายของคน

¹⁷⁵ Giumulla, Schmid, Montreal Convention Kluwer Law International, 2010, Art. 17-8

¹⁷⁶ Us district court, 14 avi 17, 424 in the case of hernandez v. Air France; Schmidt-Rantsch, ZLW 1979, 434

โดยสารนั้นเกิดจากความตื่นตระหนกของคนโดยสารเองไม่ใช่เกิดจากหลุมอากาศหรือสภาพอากาศแปรปรวน

ดังนั้นแล้วเหตุการณ์ใดบ้างคือ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งต่างก็ใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความตายหรือความบาดเจ็บแก่ร่างกายของคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม ในข้อ 18 อนุสัญญาทั้งสองฉบับต่างใช้คำว่า “occurrence” หรือ “เหตุการณ์” ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นกับสัมภาระ ในขณะที่พิธีสารเฮกใช้คำว่า “event” แทนที่สำหรับความเสียหายแก่สิ่งของสัมภาระ เช่นเดียวกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งจากการพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าว แสดงถึงเจตนาของผู้ร่างที่มุ่งหมายให้การตีความความหมายของการชดใช้ความเสียหายในกรณีความเสียหายต่อคนโดยสารนั้นแคบกว่ากรณีความเสียหายต่อสัมภาระ

ภายหลังการวางบรรทัดฐานของการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดี *Air France v. Saks 1985* ว่าอุบัติเหตุต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และ เหตุการณ์ที่เกิดจากเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร (external to the passenger) ดังนั้นหากเป็นกรณีที่ความบาดเจ็บแก่ร่างกายนั้นเกิดขึ้นเพราะเงื่อนไขทางสุขภาพคนโดยสารเองจะไม่เข้าองค์ประกอบของคำว่าอุบัติเหตุ (accident) เพราะถือว่าการบาดเจ็บดังกล่าวเป็นผลมาจากปฏิกิริยาภายในของคนโดยสารเอง แม้กระทั่งกรณีที่มีการบาดเจ็บดังกล่าวรุนแรงขึ้นเนื่องจากการดำเนินการตามปกติของสายการบินก็ยังไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุด้วยเหตุผลเช่นเดียวกัน¹⁷⁷

ปัญหาที่เกิดขึ้นภายหลังคำตัดสินคดี *Air France v. Saks 1985* คือประเด็นที่ว่าหากความบาดเจ็บหรือล้มป่วยบนอากาศยานภายใต้การดูแลของลูกเรือ กรณีจึงเกิดการฟ้องร้องมากมายโดยโจทก์กล่าวอ้างสาเหตุของความบาดเจ็บเนื่องมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกเรือจนเป็นเหตุที่ให้อากาศทางสุขภาพของโจทก์รุนแรงขึ้น ซึ่งการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกเรือนี้เป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร (external to the passenger) ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 และ

¹⁷⁷ Shawcross, Beaumont, Air Law, volume 1, 2008, p 655 (VII)

เป็นผลให้ผู้ขนส่งจกต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์ ในประเด็นดังกล่าวก่อให้เกิดแนวทางการตัดสินของศาลออกเป็นสองแนวทาง ดังนี้

แนวทางแรก ศาลในหลายคดีตัดสินว่า การละเว้นการกระทำของลูกเรือไม่ถือว่่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ยกตัวอย่างเช่น คดี *Abramson v. Japan Airline* ที่กล่าวมาแล้วและ คดี *Krys v. Lufthansa German Airlines* ก็มีแนวทางการตัดสินเช่นเดียวกันกับคดี *Abramson v. Japan Airlines* ปี ค.ศ.1984 ซึ่งในคดีนี้ โจทก์มีอาการโรคหัวใจกำเริบในขณะที่ระหว่างโดยสาร โจทก์จึงแจ้งไปยังลูกเรือของสายการบิน โดยลูกเรือได้ถามอาสาสมัครจากคนโดยสารผู้ที่ประกอบอาชีพแพทย์ให้มาวินิจฉัยโจทก์ ในการวินิจฉัยเบื้องต้นนายแพทย์ฟิสแมนวินิจฉัยว่า โจทก์ยังมีการปกติ แต่เมื่อโจทก์มีอาการไม่ดีขึ้นภายในเวลาที่ควร นายแพทย์จึงสันนิษฐานว่าโจทก์มีอาการหลอดเลือดหัวใจตีบ (angina) แต่ลูกเรือก็ได้ปฏิบัติตามการลงจอดก่อนกำหนดการ(unscheduled landing) เมื่อเครื่องบินลงจอดที่เยอรมันและรถพยาบาลได้พาตัวโจทก์ไปรักษา แพทย์ลงความเห็นว่่าโจทก์โรคหัวใจกำเริบ โจทก์จึงได้ยื่นฟ้องสายการบิน เนื่องจากไม่ได้นำเครื่องลงจอดตามที่โจทก์ร้องขอ ซึ่งการละเว้นการกระทำดังกล่าวเป็นสาเหตุให้อาการป่วยของโจทก์กำเริบหนักขึ้น ศาลพิจารณาว่าข้อเท็จจริงในคดีนี้ไม่ได้ต่างจากข้อเท็จจริงในคดี *Abramson* จึงได้ตัดสินว่าการบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากสุขภาพของคนโดยสารเองนั้น ไม่ใช่เหตุปัจจัยภายนอก จึงไม่ถือว่่าเป็นอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929¹⁷⁸

แนวทางที่สองในบางคดีตัดสินว่า การละเว้นการกระทำของลูกเรือถือว่่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ยกตัวอย่างเช่น

คดี *Seguritan v. Northwest Airlines, Inc.* ปี ค.ศ. 1982 ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่่าโจทก์มีอาการหัวใจวาย (heart attack) ขณะโดยสาร ซึ่งลูกเรือของจำเลยล้มเหลวในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ (medical assistance) เป็นเหตุให้อาการของโจทก์ทรุดหนักลงเป็นอย่างมากจนไม่สามารถกลับไปอยู่ในสภาพปกติเช่นเดิมได้อีกและเสียชีวิตลงในเวลาต่อมา ซึ่งศาลวินิจฉัยว่่า

¹⁷⁸ *Krys v. Luftansa German Airlines*, (11th Cir.1997) 119 F.3d 1515, cert. denied, 1998 U.S. LEXIS 916

อาการหัวใจวายของคนโดยสารนั้น เป็นผลมาจากการละเว้นไม่ช่วยเหลือของลูกเรือ ดังนั้น ถือได้ว่า เกิดอุบัติเหตุ (accident) ขึ้นแล้ว¹⁷⁹

เช่นเดียวกับ ในคดี *Kemelman v. Delta Aitlines, Inc.* ปี ค.ศ. 2002 ที่ศาลได้วินิจฉัยว่า การบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากการดำเนินการตามปกติของสายการบินอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ได้ หากการดำเนินการดังกล่าวได้ดำเนินการอย่างไม่สมเหตุสมผล (unreasonable manner)¹⁸⁰

คดีที่สำคัญอีกคดีหนึ่งในประเด็นปัญหาว่า การกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกเรือ อย่างที่ไม่สามารถคาดหมาย (unexpected) ได้หรือผิดปกติวิสัย (unusual) จนเป็นผลให้อาการ ความเจ็บป่วยของคนโดยสารรุนแรงขึ้นถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาหรือไม่ ได้แก่คดี *Husain v. Olympic Airways* เมื่อปี ค.ศ. 2004 ศาลสูงสุดแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินใน คดีว่า การละเว้นไม่กระทำการของลูกเรือเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารอันถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ (accident) ขึ้นแล้ว คดีนี้เป็นกรณีที่คนโดยสารมีอาการเจ็บป่วยอยู่ก่อนแล้ว (premedical condition) โดยโรคที่เป็นโรคหอบหืด (Asthmatic) และได้ร้องขอเปลี่ยนที่นั่งให้ห่างจากจากบริเวณ ที่อนุญาตให้สูบบุหรี่ ศาลเห็นว่าการที่ลูกเรือปฏิเสธถึงสามครั้งในการร้องขอเปลี่ยนที่นั่งของโรคที่เป็น การกระทำที่ไม่สามารถคาดหมายได้และผิดปกติวิสัยการปฏิบัติงานของสายการบิน อันเข้า องค์ประกอบของคำว่าอุบัติเหตุของอนุสัญญาแล้วดังที่ได้กล่าวแล้วในหัวข้อข้างต้น

อย่างไรก็ดี เมื่อศาลสูงสุดแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาคัดสินคดีโดยตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) อย่างกว้างโดยรวมไปถึงการละเว้นกระทำการของลูกเรือดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ก่อให้เกิดการฟ้องร้องคดีต่อสายการบินเป็นจำนวนมาก เพราะหากปรับใช้หลักที่ศาลในคดี Husain ได้วางไว้ กรณีจะกลายเป็นว่าหากลูกเรือไม่ปฏิบัติตามที่คนโดยสารร้องขอ แล้วปรากฏความเสียหาย ขึ้น ก็ถือว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารซึ่งเข้าองค์ประกอบของ “อุบัติเหตุ” (accident) อันทำให้ผู้ชนส่งต้องความรับผิดชอบแล้ว และหากยังเป็นเช่นนี้ต่อไป ในการรับ

¹⁷⁹ Seguritan v. Northwest Airlines, Inc., (2d Dep't 1982) 446 N.Y.S. 2d 397

¹⁸⁰ Kemelman v. Delta Aitlines, Inc., (App. Div.2d Dep't 2002) 740 N.Y.S. 434

ขนทางอากาศระหว่างประเทศ สายการบินจะต้องเสียเงินในการต่อสู้คดีเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างยิ่ง

ประเด็นปัญหาความรับผิดในกรณีที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของสายการบิน แล้วส่งผลกระทบต่อสุขภาพหรือปัจจัยภายในของคนโดยสารนั้นยังมีการฟ้องร้องของคนโดยสารเป็นจำนวนมากในกรณีการฟ้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดสำหรับอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) หรือ ที่เรียกว่า “โรคชั้นประหยัด ” (Economy Class Syndrome) ทั้งนี้ แม้ว่าอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) ที่เกิดกับคนโดยสารจะไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 เนื่องจากอาการดังกล่าวเกิดจากปฏิกิริยาภายในของคนโดยสารเองเมื่อต้องนั่งเครื่องบินเป็นระยะทางไกลๆ ซึ่งเท่ากับว่าไม่ได้เกิดจากเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม โจทก์ในคดีเหล่านี้จะกล่าวอ้างว่า การที่ลูกเรือไม่เตือนคนโดยสารถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) นั้น อาจถือได้ว่าเป็นการละเว้นการกระทำอันเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ขึ้นแล้ว เช่นเดียวกับคำตัดสินในคดี Husain

ศาลในประเทศอังกฤษและประเทศออสเตรเลียต้องเผชิญกับปัญหาการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณี DVT อันเนื่องมาจากการละเว้นการกระทำของลูกเรือซึ่งเป็นผลมาจากคำพิพากษาในคดี Husain ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสุดของทั้งสองประเทศได้มีการพิพากษาคดีในประเด็นดังกล่าว และตัดสินว่า กรณี DVT นั้น แตกต่างจากคดี Husain

อย่างไรก็ดี ในคดี *Blansette v. Continental Airlines* ปี ค.ศ. 2004 ศาลล่างของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินว่า การที่ลูกเรือไม่เตือนคนโดยสารถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) นั้น ไม่ใช่อุบัติเหตุ (accident) แม้ว่าข้อเท็จจริงปรากฏว่าการไม่เตือนดังกล่าวเป็นเหตุการณ์ที่ไม่ปกติและเกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิด เนื่องจากตามข้อปฏิบัติของสายการบินกำหนดให้ลูกเรือต้องเตือนคนโดยสารถึงความเสี่ยงของการเกิดโรสดังกล่าว¹⁸¹

¹⁸¹ Blansette v. Continental Airlines, (2004) 379 F. 3rd 177.

เช่นเดียวกับคดี *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* ปี ค.ศ. 2005¹⁸² และคดี *Qantas Ltd. v. Povey* ปี ค.ศ. 2005 ศาลสูงสุดแห่งประเทศอังกฤษและศาลสูงสุดแห่งประเทศออสเตรเลียตามลำดับ ได้ตัดสินว่าการที่สายการบินซึ่งเป็นผู้ขนส่งไม่ได้เตือนคนโดยสารถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอาการเลือดคั่งในหลอดเลือดดำส่วนลึก (Deep vein thrombosis หรือ DVT) นั้น ไม่ถือว่าการละเว้นไม่กระทำการดังกล่าวของผู้ขนส่งเป็นเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (accident) ขึ้น

2) การปฏิบัติการของอากาศยาน

ประเด็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งของคำว่าอุบัติเหตุ คือปัญหาที่ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา หรือโดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารเป็นอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 ทุกกรณีเลยหรือไม่ หรือแท้จริงแล้วควรจะต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์และความเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการของสายการบินด้วย (the operation of the aircraft) ทั้งนี้ อาจเป็นการไม่ยุติธรรมสำหรับสายการบินหากต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันไม่ได้เกี่ยวกับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือไม่ได้เป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel)¹⁸³

ภายหลังจากการตัดสินคดี *Saks* ศาลต่างประสบปัญหาในการตีความอุบัติเหตุซึ่งปรากฏความคิดเห็นที่แบ่งแยกเป็นหลายแนวทาง เช่น ในบางคดีศาลเห็นว่าอุบัติเหตุภายใต้ข้อ 17 นี้จะต้องเกิดจากลักษณะการบินที่อาจก่อให้เกิดภัย ในขณะที่ศาลที่มีความเห็นในทางตรงกันข้ามเห็นว่าค่านิยามของอุบัติเหตุในคดี *Saks* ไม่ควรตีความจำกัดเฉพาะความบาดเจ็บหรือความเสียหายที่เกิดจากภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศเท่านั้น¹⁸⁴

ประเด็นนี้ เวกั้น (Weigand) นักกฎหมายและทนายความผู้มีชื่อเสียง ได้แย้งว่า ศาลในหลายๆคดีตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) กว้างเกินไป ซึ่งสวนทางกับเจตนารมณ์ของผู้ร่าง

¹⁸² *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, [2005] UKHL 72.

¹⁸³ Shawcross, Beaumont, *Air Law*, volume 1, 2008, (VII), p 651

¹⁸⁴ Shawcross, Beaumont, *Air Law*, volume 1, 2008, (VII), p 651, *Prince v. British Airways*

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยเวเกินย้าว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ตามข้อ 17 ต้องมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน (aircraft operation) การชนกันของเครื่องบินหรือเครื่องบินตก (air crash) หรือเป็นภัยที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (aviation mishaps) เนื่องจากกรณีอุบัติเหตุของอากาศยานซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องหรือสัมพันธ์กับภัยที่เกิดจากการปฏิบัติการของอากาศยานเหล่านี้คือจุดประสงค์และเป็นหัวใจสำคัญของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929¹⁸⁵

อย่างไรก็ดี ลอว์เรนซ์ โกลด์เฮิร์ช (Lawrence Goldhirsh) ได้วิจารณ์คำพิพากษาของศาลที่ตัดสินว่า คำว่า อุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 นั้นต้องสัมพันธ์หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือต้องเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel) นั้น เป็นการตัดสินที่ไม่ถูกต้อง โดยโกลด์เฮิร์ชอ้างว่า ตามหลักที่ศาลสูงสุดแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้วางไว้ในคดี *Air France v. Saks* ปี ค.ศ. 1985 นั้น ไม่ได้ต้องการความสัมพันธ์ดังกล่าวแต่อย่างใด เนื่องจากศาลในคดี *Saks* วางหลักเอาไว้แต่เพียงว่า อุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหวังหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา โดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารเท่านั้น โกลด์เฮิร์ช ยังกล่าวต่อไปว่า จุดมุ่งหมายของอนุสัญญานั้นคือการหลีกเลี่ยงหลักความรับผิดเรื่องประมาทเลินเล่อ และกำหนดให้ผู้ขนส่งจักต้องชดใช้ค่าเสียหายเพียงแค่นคนโดยสารสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น¹⁸⁶

ในขณะที่ Daniel Goedhuis ซึ่งเป็นผู้ทำบันทึกในการร่างอนุสัญญาวอร์ซอ ได้กล่าวในตำราของตนว่า อุบัติเหตุจะต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้ศาลในคดี *Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines* ได้นำไปอ้างอิงในการตัดสินคดีในกรณีที่ โจทก์ได้รับบาดเจ็บจากคนโดยสารอื่นซึ่งไม่สามารถระบุตัวได้ที่กำลังพยายามจะเดินออกจากรที่นั่งฝั่งหน้าต่างไปยังทางออก แต่คนโดยสารดังกล่าวได้สะดุดล้มมาทับแขนของโจทก์หัก โดยศาลให้ความเห็นว่าอุบัติเหตุเช่นนั้นไม่ได้เกิดขึ้นมาจากความผิดปกติในการปฏิบัติการของอากาศยาน จึงไม่ควรพิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด

¹⁸⁵ Weigand, Tory, Accident, Exclusivity, and Passengers Disturbance under the Warsaw Convention, 2001, p 914

¹⁸⁶ Goldhirsch, Lawrence, Definition of Accident: Revisiting Air France v. Saks, 2001, p 87f

3) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (accidental means)

ข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการตายหรือได้รับบาดเจ็บของคนโดยสาร “โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นบนอากาศยาน” บทบัญญัตินี้แสดงให้เห็นเจตนารมณ์ที่ชัดเจนของผู้ร่างอนุสัญญาด้านฉบับและรัฐภาคีอนุสัญญาว่า อุบัติเหตุหมายถึงเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ใช่ผลของความเสียหายที่เกิดจากการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน ส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแม้แต่ในความเสียหายที่ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุซึ่งย่อมนำมาเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาฯ โดยพิธีสารกัวเตมาลาฯ ได้มีการร่างบทบัญญัติความรับผิดชอบดังกล่าวไว้อย่างเฉพาะเจาะจงว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในกรณีที่ความบาดเจ็บหรือความตายเกิดจากสุขภาพที่อ่อนแอของคนโดยสารเอง (physical infirmities) ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยทางอากาศ (risk of air)

การพิจารณาคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่นๆ ก็เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวปฏิบัติของรัฐภาคีภายหลังการบังคับใช้อนุสัญญา สำหรับสนธิสัญญาหลายฝ่ายนั้นให้พิจารณาแนวทางปฏิบัติของรัฐทั้งหลายไม่จำเป็นต้องเป็นแนวทางปฏิบัติของทุกรัฐภาคี เพียงแต่เป็นแนวทางปฏิบัติส่วนใหญ่กว่ามีแนวทางอย่างไรก็เพียงพอแล้ว การพิจารณาคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่นๆยังทำให้เห็นถึงแนวทางและเครื่องมือที่ศาลนำมาใช้ในการตีความเพื่อหาความหมายที่แท้จริงและเจตนารมณ์ของบทบัญญัติ จากคำพิพากษาของรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ดังที่ได้ยกตัวอย่างในบทที่แล้วจะเห็นได้ว่าแม้จะมีความขัดแย้งกันอยู่บ้างว่าเหตุการณ์อย่างไรจึงจะเป็นอุบัติเหตุตามความในข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่เมื่อพิจารณาคำพิพากษาในภาพรวมต่างก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นอุบัติเหตุคล้ายคลึงกัน ทั้งศาลเยอรมัน ศาลสหรัฐอเมริกา ศาลอังกฤษ และศาลออสเตรเลีย และศาลแคนาดาต่างเห็นว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นหมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดและผิดปกติวิสัยซึ่งเกิดบนอากาศยานและต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ดังนั้น หากผู้ขนส่งได้ดำเนินการปฏิบัติการของอากาศยานตามปกติ แต่ผลที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารนั้นเป็นสิ่งที่ไม่สามารถคาดเห็นได้ เป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติหรือเกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสารนั่นเอง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เช่นคดี AG Köln,

ZLW¹⁸⁷ ตัดสินโดยศาลสูงของเยอรมัน คดี Air France v. Saks (1985)¹⁸⁸ John J.DeMarines and Dorris A. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines¹⁸⁹ คดี Warsaw v. Transworld Airlines Inc.¹⁹⁰ ตัดสินโดยศาลสูงของสหรัฐอเมริกา คดี Morris v. KLM (2002)¹⁹¹ ตัดสินโดยศาลสูงสุดของประเทศอังกฤษ คดีPovey v. Qantas Airways (2005)¹⁹² ตัดสินโดยศาลสูงของประเทศออสเตรเลีย คดี Macdonald v. Korean Air (2003)¹⁹³ ตัดสินโดยศาลสูงประเทศแคนาดา เป็นต้น โดยคดีที่ตัดสินโดยศาลของรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เหล่านี้ได้วางคำนิยามและหลักการในการตีความไปในทิศทางเดียวกันทั้งสิ้นตามหลักพิจารณาที่ว่า อุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดหรือผิดปกติวิสัยบนอากาศยานและไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายในของบุคคลโดยสาร ดังนั้นคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งจึงต้องเป็นเหตุแห่งความเสียหายนั้น (accidental means) ไม่ใช่การปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานแต่เกิดผลที่ไม่อาจคาดคิดหรือผิดปกติวิสัย (unexpected loss) อันเกิดจากปัจจัยภายในของบุคคลโดยสารเอง (internal to passenger)

4) การกระทำของบุคคลโดยสารต่อบุคคลโดยสาร

ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1929 นั้น ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นว่า ปัญหาเนื้อหาของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นองค์ประกอบและเงื่อนไขสำคัญอันจะนำไปสู่ความรับผิดของผู้ขนส่ง ถูกตีความอย่างหลากหลาย จนรวมไปถึงการกระทำละเมิดหรือความขัดแย้งระหว่างบุคคลโดยสารต่อบุคคลโดยสารหรือบุคคลโดยสารต่อลูกเรือเองก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดและชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนมาก

¹⁸⁷ Giumulla, Schmid, Montreal Convention Kluwer Law International, 2010, Art. 17-5 ศาลสูงของประเทศเยอรมนีได้สัดนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” มาจากคำตัดสินของศาล Reich Supreme Court ซึ่งปรับใช้มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการบินฉบับก่อนของเยอรมนี โดยสอดคล้องกับมาตรา 33 ในฉบับปัจจุบัน ประกอบกับถ้อยคำที่ปรากฏในอารัมภบทแห่งร่างกฎหมายของรัฐบาลที่ว่าด้วยการแก้ไขกฎหมายการชดเชยค่าเสียหาย

¹⁸⁸ Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985) at 392.

¹⁸⁹ 433 F. Supp. 104 (1977) Civ. A. Np. 74-653, John J.DeMarines and Dorris A. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines. , United States District Court, E. D. Pennsylvania

¹⁹⁰ Warsaw v. Transworld Airlines Inc., 442 F.Supp. 400 (E.D.Pa.1977)

¹⁹¹ Ibid at 34

¹⁹² Povey v. Qantas Airways LTD [2005] High Court of Australia 33.

¹⁹³ Mcdonald v. Korean Air. 2002 WL 1861837 (Ont.S.C.J Sept. 18,2002)

กรณีคดีศึกษาที่มีการตัดสินโดยศาลสูงว่าการกระทำละเมิดระหว่างคนโดยสารด้วยกันเองก็สามารถก่อให้เกิดความรับผิดของผู้ขนส่ง เพราะเข้าองค์ประกอบความรับผิดตามข้อ 17 คือ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา และเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังที่ได้วางไว้เป็นบรรทัดฐานในคดี *Saks* ยกตัวอย่างเช่น

ในเรื่องของการลวนลามทางเพศ ศาลจะตัดสินว่าการลวนลามทางเพศจากคนโดยสารเป็นอุบัติเหตุตามองค์ประกอบของอนุสัญญาออร์ซอ ในคดี *Langadinos v. American Airlines* ศาลให้นำหนักกับการกระทำโดยมิชอบของสายการบิน คือการบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่คนโดยสารที่เมาและไม่สามารถควบคุมตัวเองได้ ในขณะที่คดี *Wallace v. Korean Air* ให้นำหนักกับความล้มเหลวในการปฏิบัติหน้าที่ของสายการบิน คือการตรวจตราความสงบเรียบร้อยบนเครื่องบิน และการหยุดยั้งการลวนลามทางเพศของคนโดยสารต่อคนโดยสาร จากคดี *Wallace* จึงนำมาสู่การตั้งคำถามที่ต้องมีการพิจารณาต่อไปเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อสรุปที่ว่า สายการบินควรกำหนดให้พนักงานประจำสายการบินของตนตรวจตราความสงบเรียบร้อยบ่อยครั้งแค่ไหน และควรจะครอบคลุมและกว้างขวางมากเพียงใด

อย่างไรก็ตาม ในคดี *Price v. British Airways* ปี ค.ศ. 1992¹⁹⁴ ศาลตัดสินว่าการชกต่อยกันระหว่างคนโดยสารสองคน ไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” (accident) ศาลให้เหตุผลว่า เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้มีความสัมพันธ์กับภัยของการขนส่งทางอากาศแต่อย่างใด ในขณะที่คดี *Oliver v. SAS*¹⁹⁵ ปี ค.ศ. 1983 ศาลตัดสินว่าการที่คนโดยสารซึ่งเมาได้ล้มทับคนโดยสารอีกคนหนึ่งเป็น “อุบัติเหตุ” (accident) แล้ว

ในคดี *Moris v. KLM* ปี ค.ศ. 2002 ที่ศาลสูงสุดแห่งประเทศอังกฤษได้ตัดสินว่าการละเมิดทางเพศโดยคนโดยสารด้วยกันเอง ถือได้ว่าเข้าองค์ประกอบของอุบัติเหตุ (accident) ตามข้อ 17 จะเห็นได้ว่า ศาลสูงสุดแห่งประเทศอังกฤษในคดี *Morris* ได้ตัดสินโดยอาศัยหลักวินิจฉัยอย่างเดียวกัน กล่าวคือ อุบัติเหตุตามข้อ 17 คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

¹⁹⁴ Price v. British Airways, No.91 Civ. 4947, (1992) WL 170679

¹⁹⁵ Oliver v. SAS, (US District Court DMd.,1983) 17 Avi 18,283.

เป็นปกติธรรมดา โดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร ทั้งนี้ โดยไม่ต้องพิจารณาเลยว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel) โดยแท้หรือไม่ ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่าการที่ศาลตีความอุบัติเหตุ (accident) อย่างกว้างเช่นนี้ ศาลไม่ได้ตอบคำถามที่ว่าอุบัติเหตุนั้นควรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน (the operation of the aircraft) หรือเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel) หรือไม่ ในทางตรงกันข้าม ศาลเพียงแต่นำหลักการตีความที่เป็นบรรทัดฐานในคดี *Saks* มาปรับใช้อย่างยืดหยุ่น ซึ่งแนวทางการตีความดังกล่าวโดยศาลสูงของประเทศอังกฤษและอเมริกาย่อมทำให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบสำหรับเหตุการณ์ต่างๆอย่างกว้างขวางและส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างมาก

กรณีที่มีความบาดเจ็บของคนโดยสารเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุวิวาทกันเองระหว่างคนโดยสารกับคนโดยสารไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ยกตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Price v. British Airways* ศาลตัดสินว่า ความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นจากการวิวาทกันในอากาศยานระหว่างคนโดยสารคนหนึ่งกับคนโดยสารอีกคนหนึ่ง ไม่ใช่อุบัติเหตุตามความหมายของข้อ 17 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

ในคดี *Cash v. BWIA* เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองได้ขอให้โจทก์ลงจากอากาศยานของสายการบินเนื่องจากโจทก์ไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางออกนอกประเทศได้ เมื่อโจทก์ปฏิเสธและไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ฯ ทำให้ต้องมีการใช้กำลังนำตัวโจทก์ลงจากอากาศยานลำดังกล่าว ซึ่งโจทก์ได้รับบาดเจ็บระหว่างที่มีการขัดขืน โจทก์จึงได้นำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกร้องให้สายการบินชดเชยค่าเสียหายภายใต้ข้อ 17 อย่างไรก็ดี ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาได้ยกฟ้องคดีดังกล่าวโดยให้เหตุผลว่า ความบาดเจ็บของโจทก์นั้นไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งในคดี *Schaeffer v. Cavallero* ก็มีคำตัดสินออกมาโดยมีการให้เหตุผลในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือความบาดเจ็บที่โจทก์ได้รับนั้นจะต้องเกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น ภายหลังได้มีการตัดสินคดีที่มีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกัน ดังนี้ ในคดี *Grimes v. Northwest Airlines* ผู้โดยสารสองรายวิวาทกันเรื่องที่นั่งโดยสารซึ่งผู้โดยสารทั้งสองถือตั๋วโดยสารเครื่องบินที่กำหนดที่นั่งโดยสารหมายเลขเดียวกัน ตำรวจจึงสั่งให้ผู้โดยสารคนหนึ่งออกไปจากอากาศยาน เมื่อผู้โดยสารขัดขืนจึงมีการใช้กำลังบังคับผู้โดยสารคนดังกล่าวและนำตัวออกไป เป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าความบาดเจ็บของโจทก์นั้นไม่ใช่อุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าจะ

พิจารณาได้ว่า การวิวาทครั้งนี้จะเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของผู้ขนส่งในการออกตัวโดยสารเครื่องบินซ้ำกันก็ตาม

หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า อุบัติเหตุตามมาตรา 17 การทะเลาะวิวาทกันระหว่างคนโดยสารและคนโดยสารย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้ความหมายตามอนุสัญญาดังกล่าว เนื่องจากเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายระหว่างผู้โดยสารกันเอง โดยลูกเรือของสายการบินไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อย่างไรก็ตามในคดี *Lahey v. Singapore Airlines* ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาได้พิพากษาว่า การทำร้ายกันระหว่างคนโดยสารถือว่าเป็นอุบัติเหตุเนื่องจาก การเข้าทำร้ายกันในกรณีนี้เกิดจากความเสี่ยงภัยที่แปลกประหลาดหรือผิดปกติของการเดินอากาศ (risk peculiar to air travel) ด้วยเหตุที่ว่าความโกรธเกรี้ยวของผู้ทำร้ายนั้นเกิดขึ้นจากการที่ต้องนั่งในที่คับแคบเป็นเวลานานๆบนที่นั่งโดยสารชั้นประหยัด และคนโดยสารผู้ถูกทำร้ายยังสร้างความรำคาญให้กับผู้ทำร้ายอย่างมากโดยการนั่งเอนหลังมาจนเกินควรตลอดเวลาซึ่งผู้ทำร้ายนั่งอยู่ที่นั่งด้านหลังโดยตรง

ด้วยความเคารพ ผู้เขียนเห็นว่าความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการบินไม่จำเป็นต้องถือว่าอยู่ในกรณีที่ผิดปกติวิสัยซึ่งเป็นเงื่อนไขหนึ่งของการชดเชยค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารตามมาตรา 17 ไปหมดทุกกรณี ความเสี่ยงภัยทางการบินนั้นควรจำกัดความหมายให้อยู่ในขอบเขตเฉพาะที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยานเช่น ปัญหาการปรับความกดอากาศภายในเครื่องบิน การตกหลุมอากาศรุนแรง หรือมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งในห่วงโซ่แห่งความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและความบาดเจ็บเกี่ยวเนื่องมาจากการปฏิบัติการของอากาศยานหรือลูกเรือของสายการบินมีส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นต้น

5) การก่อการร้าย

การก่อการร้ายเป็นอีกเหตุการณ์หนึ่งซึ่งอาจเข้าองค์ประกอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แม้ว่าการก่อการร้าย (Terrorism) และการจี้เครื่องบิน (Hijacking) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) จะไม่ใช่ประเด็นที่มีการยกขึ้นอภิปรายในช่วงที่มีการร่างอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาและยังคงมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องพร้อมกับความสูญเสียและความเสียหายอย่างไม่สามารถ

ประเมินค่าได้ ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เพียงคนเดียวโดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงบุคคลที่สามด้วย อนุสัญญาจึงกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อบุคคลโดยสารซึ่งได้รับอุบัติเหตุขณะที่กำลังโดยสารบนอากาศยาน หรืออยู่ในระหว่างการดำเนินการใดๆขณะขึ้นหรือลงอากาศยานเท่านั้นไม่รวมถึงบุคคลที่สามบนพื้นผิว เพราะมีอนุสัญญาเฉพาะที่รองรับอยู่แล้วสำหรับความเสียหายต่อบุคคลบนพื้นผิว (damages on the surface) ได้แก่ อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952¹⁹⁶

เป็นที่ยอมรับโดยทั่วกันว่า การก่อการร้าย (Terrorism) และการจี้เครื่องบิน (Hijacking) เป็นเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ตามข้อ 17 อันทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายและไม่ใช่อุบัติเหตุที่มีเกิดขึ้นโดยปกติ นอกจากนี้ การก่อการร้ายเป็นภัยทางการเมืองทางอากาศประเภทหนึ่ง และศาลมักตัดสินภายใต้หลักการที่ว่าทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งถึงความกลัวหรือผู้ขนส่งต้องเป็นผู้จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและดำเนินการตามมาตรฐานรักษาความปลอดภัยนั้น ดังนั้นผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่เพียงพอหรือความบกพร่องของมาตรการดังกล่าว¹⁹⁷

ศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยอมรับว่าการก่อการร้ายและการจี้เครื่องบินจัดอยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้ข้อ 17 มาเป็นเวลานานแล้ว ยกตัวอย่างเช่น คดี *Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*,¹⁹⁸ โดยข้อเท็จจริงปรากฏว่าสายการบินของจำเลยถูกจี้ระหว่างที่กำลังเดินทางจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ไปยัง นครนิวยอร์ก ศาลตัดสินว่าการจี้เครื่องบินอันเป็นการก่อการร้ายซึ่งเป็นการกระทำโดยจงใจโดยบุคคลที่สามเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และภายหลังได้รับการยอมรับผ่านข้อตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966¹⁹⁹ ข้อตกลงดังกล่าวแสดงออกถึงการสงวนสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อการกระทำโดยจงใจของบุคคลที่สามซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บของคนโดยสาร

¹⁹⁶ Rome Convention of 1952

¹⁹⁷ Paul S. Dempsey and Michael Milde, p.142.

¹⁹⁸ *Husserl*, 351 F. Supp. at 702.

¹⁹⁹ *Husserl* 351 F.Supp at 707

ศาลในบางคดียังได้ขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาให้ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บที่เกิดจากการกระทำของผู้ก่อการร้ายภายในบริเวณสนามบินอีกด้วย เช่นในคดี *Day v. Trans World Airlines, Inc.*²⁰⁰ และคดี *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.* ซึ่งศาลตัดสินคดีบนพื้นฐานหลักการที่ว่าสายการบินในฐานะผู้ขนส่งควรมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้นเพื่อลดและขจัดปัญหาการก่อการร้าย สายการบินอยู่ในฐานะที่ดีกว่าคนโดยสารในการจงใจหรือชดใช้ราคาให้แก่สนามบินเพื่อเพิ่มมาตรการการรักษาความปลอดภัยของสนามบินให้สูงขึ้น

เมื่อวิเคราะห์การตัดสินของศาลจะเห็นได้ว่า ในกรณีการจี้เครื่องบิน และการก่อการร้าย คำว่า “อุบัติเหตุ” ได้ถูกขยายการตีความเพื่อให้ครอบคลุมถึงการกระทำโดยจงใจของบุคคลที่สาม (intentional acts of third parties) แนวคิดดังกล่าวเป็นผลลัพธ์ทฤษฎีการตีความอย่างอิสระ (Liberal Construction) ซึ่งศาลไม่ได้พิจารณาแต่เพียงถ้อยคำตามบทบัญญัติเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงจุดประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมายภายใต้บทบัญญัติดังกล่าว ตลอดจนความมุ่งหมายของภาคีอนุสัญญาซึ่งร่วมกันร่างอนุสัญญาโดยคำนึงถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตด้วย (in futuro)²⁰¹ และด้วยระบบความรับผิดชอบเด็ดขาดตามข้อตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 ทำให้คนผู้เสียหายได้รับการเยียวยาได้อย่างเต็มที่และง่ายมากขึ้น เนื่องจากผู้ขนส่งอยู่ในฐานะที่ดีที่สุดในการประเมินความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินทางทางอากาศและสร้างมาตรการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของคนโดยสาร ทั้งยังอยู่ในฐานะที่ดีที่สุดในการชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดีศาลในคดี *Warshaw* ให้ความเห็นว่าแนวคิดดังกล่าวเหมาะสมเฉพาะในกรณีของการก่อการร้ายหรือการจี้เครื่องบินเท่านั้น ซึ่งในกรณีเหล่านี้ ผู้ขนส่งอยู่ในฐานะดีที่สุดในการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อการร้าย ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งอาจติดตั้งเครื่องตรวจจับโลหะที่สนามบินเพื่อป้องกันการพกพาอาวุธเข้าสู่อากาศยาน ซึ่งนโยบายที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับความเสี่ยงตามแนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันการก่อการร้ายนั้นต่างจากกรณีที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆก็ตามที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตีความความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกว้างมากเกินไปจนผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในทุกกรณีที่เกิดขึ้น

²⁰⁰ *Day v Trans World Airlines*, 528 F.2d 31(1975)

²⁰¹ *Ibid*

6) การพิจารณาทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

ข้อ 17 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นใช้ระบอบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) สำหรับความเสียหายในส่วนแรกที่ไม่เกิน 113,100 SDRs ซึ่งทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้หมายถึงกรณีที่จะต้องมีการกระทำของผู้ที่จะต้องรับผิด กล่าวคือ การกระทำนั้นต้องเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นแล้ว “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” จึงจำเป็นที่จะต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (causal link) ซึ่งก็คือความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ต้องรับผิดโดยเคร่งครัดและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั่นเอง จะเห็นได้ว่าทฤษฎีนี้สอดคล้องกับแนวความคิดของศาลที่ตัดสินโดยอาศัยหลักความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของผู้ขนส่งและผลที่เกิดขึ้นไม่ว่าการกระทำนั้นจะถือเป็นความผิดตามกฎหมายหรือไม่ ในทางกลับกันหากไม่มีการกระทำของผู้ขนส่งไปเกี่ยวข้องเลยกับความตายหรือความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับคนโดยสาร ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด เช่น กรณีความตายหรือความบาดเจ็บเกิดขึ้นจากปัจจัยภายในของคนโดยสารเอง กรณีการกระทำของคนโดยสารต่อคนโดยสารโดยที่ไม่มีมีการกระทำของผู้ขนส่งหรือลูกเรือไปเกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งถ้าเป็นกรณีที่ไม่มีการกระทำใดๆของผู้ขนส่งเลย คือไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล แต่ผู้ขนส่งต้องรับผิด จะเป็นกรณีความรับผิดแบบความรับผิดเด็ดขาด (Absolute Liability) ซึ่งขัดกับระบบความรับผิดตามมาตรา 17

3.4 วิเคราะห์เหตุการณ์ตัวอย่างที่ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” และไม่เป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทมาตรา 17

จากคดีต่างๆข้างต้นที่มีการให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอฯ และอนุสัญญามอนทรีออลฯ ซึ่งได้มีการวางหลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยความเป็นอุบัติเหตุตามบริบทมาตรา 17 อย่างไรก็ตาม ยังมีอีกหลายเหตุการณ์ที่ยังไม่มีการพิพากษาและเป็นที่น่าสังเกตว่า เหตุการณ์เหล่านี้จะถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” หรือไม่ เนื่องจากคำว่า “อุบัติเหตุ” ไม่ได้มีการบัญญัติคำนิยามที่ชัดเจนไว้ในอนุสัญญาแต่อย่างใด มีเพียงแต่คำนิยามที่ศาลต่างๆได้วางไว้เท่านั้น ซึ่งการปรับใช้นั้นต้องปรับใช้อย่างยืดหยุ่นโดยคำนึงถึงพฤติการณ์ตามข้อเท็จจริงของแต่ละคดี ผู้เขียนจึงได้ทำการรวบรวมอุบัติเหตุทางเครื่องบินที่เคยเกิดขึ้นและเหตุการณ์สมมติเพื่อวิเคราะห์ว่าเหตุการณ์ใดที่ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของข้อ 17 โดยอาจแบ่งเป็นกรณีต่างๆ ได้ดังนี้

3.4.1 ภัยอันตรายจากการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของอากาศยาน

ข้อเท็จจริงปรากฏว่า หญิงชาวอเมริกันวัย 37 ปี โดยสารอากาศยานของสายการบิน Scandinavian ขณะที่กำลังเข้าห้องน้ำ ได้เปิดฝารองนั่งและนั่งลงไปโดยตรงกับตัวชักโครก เมื่อทำการชักโครกขณะที่ยังนั่งอยู่ปรากฏว่าแรงดันสูงจากชักโครกได้ดูดผู้โดยสารคนดังกล่าวจนบั้นท้ายติดกับตัวชักโครกถึงขนาดที่ไม่สามารถลุกขึ้นมาได้ด้วยตัวเองจนเมื่ออากาศยานได้ลงจอดแล้วเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญจึงเข้ามาเพื่อช่วยเหลือ หญิงชาวอเมริกันประสบความเจ็บปวดทางร่างกายจากเหตุการณ์ดังกล่าว²⁰²

จากข้อเท็จจริงไม่ปรากฏว่ามีป้ายเตือนให้ระมัดระวังการใช้ชักโครกแรงดันสูงโดยนั่งลงไปโดยตรงกับตัวชักโครกโดยเปิดฝารองนั่งออก เหตุการณ์นี้อาจวินิจฉัยได้จากเกณฑ์ที่พิจารณาคำว่าเป็นอุบัติเหตุในหัวข้อก่อนได้ดังนี้ การที่ผู้โดยสารคนหนึ่งจะถูกดูดโดยชักโครกแรงดันสูงจนบั้นท้ายติดกับชักโครกและไม่สามารถแม้แต่จะช่วยเหลือตัวเองให้สามารถลุกขึ้นออกมาได้จนกระทั่งเครื่องลงจอดจนภายหลังเจ้าหน้าที่ถึงเข้ามาช่วยเหลือได้นั้น เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดได้ว่าจะเกิดขึ้น (unexpected event) เนื่องจากผู้โดยสารทั่วไปคงไม่คาดคิดว่าการนั่งชักโครกและการกดชักโครกซึ่งเป็นเรื่องปกติจะสามารถทำให้ตัวเองถูกดูดติดกับชักโครกได้ ทั้งยังเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร (external to passenger) นอกจากนี้สายการบินก็ไม่ได้ติดป้ายเตือนให้ผู้โดยสารใช้ห้องน้ำอย่างระมัดระวังและไม่ควรนั่งลงไปที่ชักโครกโดยตรงโดยที่เปิดฝารองนั่ง เนื่องจากชักโครกนั้นมีแรงดันสูง ผู้เขียนจึงเห็นว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม หากมีการฟ้องร้อง ผู้ขนส่งอาจยกข้อยกเว้นความรับผิดให้รับผิดเพียงบางส่วนหรือไม่ต้องรับผิดได้ หากพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่า ความเสียหายดังกล่าว ผู้เสียหายนั้นมีส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเอง

เหตุการณ์ความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นภายในห้องน้ำยังปรากฏในคดี Mazze v. Swissair ศาลสหรัฐยังตัดสินให้ผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดในกรณีที่คนโดยสารนั้นสลบไปเองในห้องน้ำของเครื่องบิน²⁰³ เพราะไม่ใช่อุบัติเหตุ รวมถึงการเป็นลมของคนโดยสารที่บริเวณอื่นๆของเครื่องบิน

²⁰² http://www.airliners.net/aviation-forums/general_aviation/read.main/713204/

²⁰³ US District Court [SDNY], 21 Avi 17, 320=AL 1988, 307, No.8 Mazze v. Swissair

เช่น ในคดี *Rullman v. Pan Am* ซึ่งคนโดยสารเป็นลมตรงสะพานเทียบเครื่องบิน (air bridge) โดยศาลตัดสินว่ากรณีดังกล่าวไม่ใช่ “อุบัติเหตุ”²⁰⁴

นอกจากนี้ในกรณีอุปกรณ์และของใช้ในเครื่องบินที่ก่อให้เกิดความบาดเจ็บแก่คนโดยสารยังสามารถปรากฏในกรณีของการถูกชนโดยรถเข็นบริการอาหารและเครื่องดื่ม ดังที่ได้ยกตัวอย่างแล้วในหัวข้อก่อนหน้า ในคดี *Gilbert v. Pan Am* ศาลตัดสินว่า การที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บจากการชนโดยรถเข็นบริการอาหารและเครื่องดื่มของสายการบินขณะกำลังโดยสารบนอากาศยาน ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ²⁰⁵

3.4.2 กรณีสัมภาระตกลงมาจากช่องเก็บสัมภาระ

ในกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารตกลงมาใส่ผู้เสียหายทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บนั้น แนวทางการตัดสินของศาลวินิจฉัยว่า ในคดี *Charpin and Mutuelle GeNerale Francaise Accidents v. Quaranta and Air Inter RDFA* ศาลอุทธรณ์ฝรั่งเศสได้พิพากษาว่า กรณีที่คนโดยสารคนหนึ่งได้เคลื่อนย้ายกระเป๋าเดินทางของตนเองจากช่องเก็บกระเป๋าในห้องโดยสารซึ่งในการเคลื่อนย้ายกระเป๋าเดินทางดังกล่าวขณะที่มีการนำเครื่องบินลงจอดกระเป๋าดังกล่าวได้กระแทกไปยังศีรษะของคนโดยสารอีกคนหนึ่งนั้นเป็นอุบัติเหตุ

ข้อเท็จจริงแห่งคดีที่คล้ายคลึงกันนี้ ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาในคดี *Carcone v. Delta Airlines* ศาลตัดสินว่ากรณีที่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทำกระเป๋าเดินทางหลุดมือและกระแทกไปยังศีรษะของคนโดยสารจนเป็นเหตุให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บนี้เป็นอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ดี ในคดี *Ypma v. Martinair* ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ขณะที่คนโดยสารอื่นพยายามที่จะนำสัมภาระไปเก็บไว้ที่ชั้นวางสัมภาระแต่กลับทำสัมภาระดังกล่าวตกใส่โจทก์และทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ ศาลอุทธรณ์อัมสเตอร์ดัมตัดสินว่าจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและการปฏิบัติการของอากาศยาน ถึงจะถือว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ฮอ ค.ศ. 1929 ดังนั้นสายการบิน Martinair จึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

²⁰⁴ *Rullman v. Pan Am* 471 N.Y.S.2nd 478, 15 Avi. 523 N.Y. Sup. 1983

²⁰⁵ US District [SDNY], 21 Avi 18, 1777 = AL 1989, 272 No. 10 and 21 Avi 482 = AL 1991, 43 No. 20- *Gilbert v. Pan Am* [1989]

ในกรณีที่สัมภาระตกมาจากช่องเก็บสัมภาระโดนคนโดยสารได้รับบาดเจ็บนั้นยังมีแนวทางการตัดสินที่ไม่แน่นอน ซึ่งทั้งนี้อาจขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงของแต่ละคดีไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำโดยคนโดยสารคนอื่น จากการกระทำของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน หรือเกิดจากความบกพร่องของช่องเก็บสัมภาระนั้นเสียเอง ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่า คนโดยสารเมื่อโดยสารภายในเครื่องบินแล้วย่อมคาดหวังถึงอุปกรณ์และวัสดุรวมถึงการออกแบบอากาศยานตลอดจนการปฏิบัติการของลูกเรือที่มีความปลอดภัยอยู่ในระดับสูงหรือตามมาตรฐานของอุตสาหกรรม ดังนั้น การที่กระเป๋าสัมภาระตกลงมาจากช่องเก็บสัมภาระกระแทกคนโดยสารไม่ว่าขณะโดยสารก็ดี หรือขณะนำเครื่องบินขึ้นหรือลงจอดก็ดี ย่อมเป็นเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงและผิดปกติวิสัยซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ทั้งยังเป็นความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศอีกด้วย (inherent risk of air travel) จึงอาจวินิจฉัยได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็น “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของมาตรา 17 ซึ่งผู้ขนส่งก็ยังสามารถพิสูจน์เพื่อยกเว้นความผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ในกรณีที่ความเสียหายนั้นมาจากการกระทำโดยบุคคลที่สามหรือตัวผู้เสียหายเอง

3.4.3 ความตายหรือความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นจากสิ่งของคนโดยสารลักลอบนำสิ่งของที่เป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน

ข้อเท็จจริงปรากฏว่า สายการบินภายในประเทศคองโกกำลังร่อนอากาศยานเพื่อลงจอด แต่ในขณะนั้น จระเข้ซึ่งผู้โดยสารรายหนึ่งแอบลักลอบนำขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์จะเอาไปขายกรณีดังต่อไปนี้ เป็นสายการบินภายในประเทศได้หลุดออกมาจากกระเป๋ากีฬาของผู้โดยสารรายนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความตกใจและหวาดผวาแก่ผู้โดยสารและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเป็นอย่างมาก จนเกิดการวิ่งหนีอย่างโกลาหลภายในเครื่องบิน ส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลแก่ตัวเครื่องบินขณะที่นักบินกำลังพยายามนำเครื่องลงจอด ท้ายที่สุดความพยายามดังกล่าวก็ไม่เป็นผล เครื่องบินพุ่งชนบ้านเรือนใกล้เคียงเสียหาย มีผู้เสียชีวิตรวม 19 ราย²⁰⁶

แม้ว่าเหตุการณ์เครื่องบินตกครั้งนี้จะเป็นสายการบินภายในประเทศ (Internal flight) แต่หากเหตุการณ์ซึ่งมีพฤติการณ์เช่นเดียวกันนี้เกิดขึ้นกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Carriage by air) ในรัฐภาคีของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรือ อนุสัญญามอนทรี

²⁰⁶ Aircraft crashes after crocodile on board escapes and sparks panic , The telegraph, 21 Oct 2010

อล ค.ศ. 1999 กรณีจึงต้องตีความว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้เขียนเห็นว่า เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดเห็นได้และผิดปกติวิสัยของมาตรฐานสายการบินในการที่ปล่อยให้ผู้โดยสารลักลอบนำสัตว์อันตรายขึ้นอากาศยานโดยไม่มีการตรวจตราที่ละเอียดถี่ถ้วน และไม่มีมาตรการความปลอดภัยที่สูงพอ รวมถึงเป็นเหตุปัจจัยภายนอกคนโดยสาร การไม่มีมาตรการความปลอดภัยในการตรวจตราสัมภาระของคนโดยสารที่ได้มาตรฐานถือเป็นภัยของการโดยสารทางอากาศ (inherent risk of air travel) ดังนั้น จึงเป็นอุบัติเหตุซึ่งผู้ขนส่งจักต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย

ผู้เขียนเห็นว่า หลักการเดียวกันนี้ย่อมปรับเข้ากับกรณีที่คนโดยสารได้ลักลอบนำสิ่งของที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานและได้ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งแก่ร่างกายและชีวิตของคนโดยสารอื่นไม่ว่าคนโดยสารที่ลักลอบนำสิ่งของขึ้นไปและก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะกระทำโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม เช่นการลักลอบนำสิ่งที่ใช้แทนอาวุธเพื่อไปก่อวินาศกรรม (sabotage) หรือโดยปฏิกริยาของสิ่งของเหล่านั้นเองได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุย่อมมองจากมุมมองของผู้เสียหาย (passenger's perspective) ซึ่งคนโดยสารที่เป็นผู้เสียหายย่อมไม่อาจคาดถึงเหตุการณ์ดังกล่าวได้ เป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติวิสัยและเป็นปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร

3.4.4 การชนกับสัตว์ปีกหรือวัตถุลอยได้อื่นๆ

การโดยสารทางอากาศนั้นแม้จะเป็นการคมนาคมที่มีความปลอดภัยมากที่สุดแต่ก็ต้องประสบกับความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศอย่างมาก อุบัติเหตุทางเครื่องบินโดยสาเหตุมาจากนกเกิดขึ้นบ่อยครั้งและสร้างความเสียหายให้กับอากาศยานตลอดจนคนโดยสารซึ่งก่อให้เกิดความบาดเจ็บแก่ร่างกายและจนถึงขั้นเสียชีวิต โดยอุบัติเหตุจากการชนกับสัตว์ปีกถือว่าเป็นความเสี่ยงภัยของการเดินทางทางอากาศเป็นอย่างมาก ซึ่งในปี ค.ศ. 1969 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมแลเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจัง เพื่อลดจำนวนของนกในบริเวณสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียง (annex 14 Chicago Convention, Volume I, Aerodrome design and operations) กรณีมักเกิดขึ้นขณะที่มีการนำเครื่องขึ้นและนำเครื่องลงจอดในบริเวณสนามบิน อาจเกิดจากการที่นกถูกดูดเข้ามาในเครื่องยนต์ของอากาศยานและทำให้ระบบการทำงานขัดข้อง หรืออาจเกิดจากการพุ่งชนของฝูงนกที่ปีกของอากาศยานหรือส่วนลำเครื่องของอากาศยาน สถานการณ์เหล่านี้เป็นอันตรายอย่างยิ่งต่อการเดินทางทางอากาศ

เมื่อวันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 2009 เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารแอร์บัส 320 เที่ยวบินที่ 1549 ของสายการบินยูเอสแอร์เวย์ส ชนกับสัตว์ปีกภายหลังทะยานขึ้นจากสนามบินลาการ์เดีย (LaGuardia Airport) ในเมืองนิวยอร์กซิตี้ จนเป็นเหตุให้เครื่องบินตบกลางอากาศ และกัปตันต้องนำเครื่องลงจอดฉุกเฉินกลางแม่น้ำฮัดสัน แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต

คณะกรรมการอุบัติเหตุเนื่องจากนก (Bird Strike Committee) ของสหรัฐอเมริกาเปิดเผยข้อมูลว่าตั้งแต่ ค.ศ. 1988 จนถึงปัจจุบัน มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเครื่องบินชนกับสัตว์ปีกในธรรมชาติกว่า 200 ราย โดยในช่วง 20 ปีหลังเป็นต้นมามีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะนกต่างบินอพยพหนีจากสภาวะมลพิษและยาฆ่าแมลงตามถิ่นต่างๆ ที่เคยอยู่ เมื่อนกถูกดูดเข้าไปในส่วนที่เป็นเครื่องยนต์ของเครื่องบิน และชนเข้ากับใบพัด แรงปะทะจะทำให้ใบพัดนั้นไปกระทบใส่ใบพัดอื่น และส่งผลต่อเครื่องยนต์เป็นทอดๆ ไป จนทำให้เครื่องยนต์ดับได้

ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เมื่อเครื่องบินชนกับนก ได้แก่ ความแตกต่างระหว่างความเร็วของเครื่องบินกับนก แรงกระแทก และน้ำหนักของนก ซึ่งปัจจัยด้านความเร็วมีผลมากที่สุด และฝูงนกย่อมเป็นอันตรายกับเครื่องบินมากกว่านกตัวเดียว เพราะทำให้เกิดการปะทะกับตัวเครื่องบินได้หลายจุด

ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อพิจารณาตามเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศข้อ 17 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในกรณีที่มีความบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือความตายนั้นเกิดขึ้นมาจาก “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการลงหรือขึ้นอากาศยานแล้วจะเห็นว่า เหตุปะทะกับนกเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ และผิดปกติวิสัย ซึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อคนโดยสารเนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นอุบัติเหตุตามบริบทของข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ ซึ่งในการนี้ผู้ขนส่งสามารถโต้แย้งกับบุคคลที่สามที่มีส่วนรับผิดชอบในความเสียหายเช่น สนามบิน หรือศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นต้น ตามข้อ 37 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ²⁰⁷ ซึ่งไม่เพียงแต่นกหรือสัตว์ปีกอื่นๆ เท่านั้นที่ปรับเข้ากับเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา แต่ยังรวมไปถึงวัตถุอื่นใดที่สามารถลอยได้ในอากาศอีกด้วย

²⁰⁷ Sylwia Kacynska-Adamczyk, Airport Operator and Aircraft Operation in Case of Bird Strike. Relations, Obligations and Liability, Transportation Problems, Volume 6 Issue 3, 2011

ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่เศษซากคอมลอยได้เข้าไปติดกับล้อเครื่องบิน “แอร์บัส320” ซึ่งพันเข้าไปในใบพัดเครื่องยนต์ที่เย็บบินที่ พีจี 906 สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2557 เหตุดังกล่าวเกิดขึ้นระหว่างที่เครื่องบินกำลังเคลื่อนตัวเข้าหลุมจอด จากเหตุการณ์ดังกล่าวไม่มีรายงานผู้ได้รับบาดเจ็บ แต่หากเหตุการณ์นี้ทำให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายดังเช่นกรณีเครื่องบินชนกับนก

ในเรื่องนี้ ได้มีบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Understanding) แนวทางการปฏิบัติการปล่อยคอมลอยและการจุดบั้งไฟ เพื่อไม่ให้กระทบกับการบิน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นกระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการท่องเที่ยวและการกีฬาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีการกำหนดพื้นที่ และเวลาอย่างชัดเจนเพื่อไม่ให้กระทบต่อการบิน เพราะหากเกิดอุบัติเหตุแล้วจะเป็นการสูญเสียอย่างใหญ่หลวงมาก²⁰⁸ ยิ่งไปกว่านั้น ยังปรากฏข้อห้ามเกี่ยวกับการปล่อยคอมลอยขึ้นไปสู่อากาศตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 27/2559 เรื่อง มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล คอมลอย โคมไฟ โคมคว้น หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เพื่อการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนและเพื่อป้องกันอันตราย รวมทั้งความเสียหายที่จะเกิด แก่ชุมชนและเป็นประชาชนจากการจุดและปล่อยคอมลอยและวัตถุอื่นที่มีความคล้ายคลึงกันอีกด้วย

3.4.5 ทกัฒม-สะดุดกัฒมในเครื่องบิน

ในคดี *Rafailov v. Israel Airlines, Ltd.* ข้อเท็จจริงปรากฏว่าโจทก์สะดุดกัฒมถุงเก็บผ้าห่มพลาสติกซึ่งตกอยู่ที่พื้นทางเดินของเครื่องบินเป็นเหตุให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่ากรณีไม่เป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 โดยศาลให้เหตุผลว่าถุงเก็บผ้าห่มพลาสติกไม่ใช่สิ่งกัฒมที่ผลิตกัฒมวิสัยและเป็นสิ่งเหนือความคาดหมาย ดังนั้นการสะดุดกัฒมถุงเก็บผ้าห่มพลาสติกจึงไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ในคดี *Craig v. Compagnie National Air France* ศาลได้มีคำพิพากษาว่า การสะดุดรอกเท้าของคนโดยสารอื่นจนทกัฒมและบาดเจ็บไม่ใช่อุบัติเหตุ เพราะการที่คนโดยสารถอดรองเท้า

²⁰⁸ www.dailynews.co.th วันเสาร์ 3 มกราคม 2558

ไม่ใช่เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้หรือผิดปกติวิสัย เช่นเดียวกับ คดี *Potter v Delta Airlines* ซึ่งศาลในคดีนี้วินิจฉัยว่า การที่คนโดยสารทำให้ตัวเองได้รับความบาดเจ็บระหว่างที่ออกจากที่นั่งคนโดยสาร ซึ่งกรณีนี้คนโดยสารด้านหน้าปรับเบาะและเอนหลังมาจนสุดที่นั่ง กระนั้น กรณีดังกล่าวก็ไม่ใช่อุบัติเหตุ เพราะแม้คนโดยสารด้านหน้าจะปรับที่นั่งคนโดยสารมาจนสุดระดับก็ไม่ใช่อุบัติเหตุที่ผิดปกติวิสัย

ในคดี *Padilla v. Olympic Airways*²⁰⁹ ศาลตัดสินว่าผู้โดยสารดื่มสุราอย่างหนักด้วยตัวของเขาเองจนทรงตัวไม่อยู่และล้มลงเป็นเหตุให้ตัวเองได้รับบาดเจ็บนั้นถือว่าไม่มีอุบัติเหตุ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากการตีความและให้เหตุผลของศาลในคดีข้างต้น หากเป็นกรณีที่คนโดยสารเดินไปสะดุดขูดพรมของทางเดินเครื่องบินหกล้มและได้รับบาดเจ็บก็ย่อมวินิจฉัยไปในทิศทางเดียวกันว่า กรณีดังกล่าวไม่ใช่อุบัติเหตุเพราะเช่นเดียวกับรองเท้าและถุงเก็บผ้าห่มพลาสติก ขูดพรมก็ไม่ใช่อุปกรณ์ที่ผิดปกติและเป็นสิ่งที่เหนือความคาดหมาย จึงไม่ใช่อุบัติเหตุตามบริบทของข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนตรียอ

อย่างไรก็ดี ต้องพิจารณาตามข้อเท็จจริงของคดีเป็นสำคัญด้วยว่าขูดพรมที่คนโดยสารสะดุดนั้นเกิดขึ้นจากความบกพร่องชำรุดเสียหายของวัสดุอุปกรณ์ในเครื่องบินหรือไม่ เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของอากาศยานหรือลูกเรือย่อมเป็นเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึง และผิดปกติวิสัย ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร อันเกิดจากการละเว้นไม่ตรวจสอบสภาพภายในห้องโดยสารให้ตรงตามมาตรฐานและมีความปลอดภัยต่อคนโดยสาร ผู้ขนส่งจึงมีความรับผิดชอบ

3..4.6 กรณีความบาดเจ็บหรือความตายเกิดจากการบริการอาหารและเครื่องดื่ม

ผู้เขียนขอยกตัวอย่างการบริการอาหารหรือเครื่องดื่มแล้วคนโดยสารเกิดอาการสำคัญ เช่น ในคดี *Scarboro v. Swissair*²¹⁰ ผู้พิพากษาตัดสินว่า การที่โจทก์สำคัญแล้วซึ่งบริการโดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินระหว่างการเดินอากาศอยู่นั้นไม่ใช่ความบาดเจ็บซึ่งเกิดขึ้นจาก “อุบัติเหตุ” ตามความหมายของข้อ 17 ซึ่งเมื่อวิเคราะห์แล้วเห็นว่า การบริการอาหารและเครื่องดื่มนั้นเป็นการปฏิบัติการ

²⁰⁹ US District Court [SDNY], 23 Avi 17, 656= ASL 1992, 314 No. – *Padilla v. Olympic Airways* [1991]

²¹⁰ *Scarboro v. Swissair*, Judgment of 25.2.2002, case number 1:100-CV-2312-GET

ตามปกติของลูกเรือ ซึ่งไม่ใช่เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ แต่การที่สาลักอาหารนั้นเป็นผลที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหมายซึ่ง “อุบัติเหตุ” ตามบริบทของข้อ 17 จะต้องเป็นเหตุให้ก่อความเสียหาย (Accidental Means) ไม่ใช่ผลที่ไม่อาจคาดหมายได้ (Unexpected Result) ซึ่งเกิดจากคนโดยสารนั่นเอง เหตุการณ์ในกรณีเช่นนี้จึงไม่เป็นอุบัติเหตุ

ในตรงกันข้าม หากเป็นการบริการอาหารและเครื่องดื่มที่ผิดไปจากการปฏิบัติหน้าที่หรือนโยบายตามปกติของลูกเรือ เช่น ในคดี *Scala v. American Airlines* ศาลคอนเนคติกัต ได้ตัดสินว่าการที่โจทก์ต้องทรมาณจากอาการหัวใจวาย เนื่องจากโจทก์ได้ดื่มน้ำแครนเบอร์รี่ผสมเหล้าทั้งที่ตัวโจทก์เองสั่งเพียงแค่น้ำแครนเบอร์รี่เท่านั้น เป็นอุบัติเหตุ ตามมาตรา 17 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการบริการน้ำแครนเบอร์รี่ผสมเหล้าทั้งที่คนโดยสารขอแค่น้ำแครนเบอร์รี่เท่านั้นซึ่งคนโดยสารมีอาการของโรคหัวใจอยู่แล้ว เป็นการกระทำที่คาดหมายไม่ได้ และเป็นเหตุการณ์โดยตรงที่ก่อให้เกิดความบาดเจ็บของคนโดยสาร จึงเป็นอุบัติเหตุ ตามมาตรา 17 เช่นเดียวกับกรณีบริการเครื่องดื่มร้อนและทำหกลิ้นคนโดยสาร

ในกรณีของคนโดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จนเกิดอาการมึนเมานั้น ศาลต่างๆได้มีคำตัดสินออกมาในหลายกรณีด้วยกัน ยกตัวอย่างเช่น คดี *Oliver v. S.A.S* ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกา ได้พิพากษากรณีที่คนโดยสารคนหนึ่งเมาสุราอย่างหนักจนล้มทับผู้โดยสารอีกคนหนึ่งภายในห้องโดยสารเครื่องบินว่าเป็นอุบัติเหตุ แต่ผู้ขนส่งในคดีนี้ไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายโดยผู้ขนส่งได้ยกข้อยกเว้นความรับผิดชอบมาต่อสู้ จากการศึกษาพบว่า ศาลมักจะตัดสินว่าการที่ลูกเรือบริการเครื่องดื่มมีเมามากเกินไป เป็นส่วนหนึ่งในความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล คือการกระทำของลูกเรือเป็นส่วนหนึ่งที่เกิดความเสียหาย โดยศาลนำเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลมาพิจารณา ซึ่งอาจเป็นการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กว้างเกินไป แม้ว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ควรตีความอย่างยืดหยุ่น แต่ไม่ควรปรับใช้ว่าทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและมีความเสียหายจะต้องเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 อย่างไรก็ดี ในเรื่องของเครื่องดื่มมีเมานั้นอาจพิจารณาได้ว่าเครื่องดื่มประเภทนี้เป็นที่ทราบโดยวิญญูชนทั่วไปว่าเป็นเครื่องดื่มที่มีฤทธิ์ต่อระบบประสาทซึ่งอาจเป็นเหตุให้ผู้บริโภคกระทำการอันไม่ควรได้ เช่น การลวนลามหรือการทะเลาะวิวาท

เช่นเดียวกับเครื่องบิน หากเกิดกรณีที่ว่าลูกเรือมีการบริการอาหารให้กับคนโดยสารคนหนึ่งอย่าง ต่อเนื่องจนเป็นเหตุให้คนโดยสารดังกล่าวเกิดความบาดเจ็บแก่ร่างกาย เช่นอาการจุกเสียดอย่าง รุนแรงเป็นต้น หรือแม้กระทั่งก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น เช่นอาเจียนพุ่งใส่ตาของคนโดยสารอีก คนจนเกิดอาการระคายเคืองอย่างมาก กรณีเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าไม่เป็นอุบัติเหตุ เพราะอุบัติเหตุ นั้น ไม่ได้เกิดขึ้นมาจากความผิดปกติในการปฏิบัติการของอากาศยาน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่อง Accidental Means แต่เป็นผลที่เกิดจากตัวคนโดยสารเองผู้เขียนเห็นว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นจะต้องรับ ผิดในความบาดเจ็บเสียหายหรือความตายทุกกรณีที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุ เมื่อศึกษาความเป็นมา เจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของข้อ 17 จะเห็นได้ว่าข้อ 17 นั้นต้องอาศัยหลักความสัมพันธ์ (causal nexus) ระหว่างความบาดเจ็บเสียหายหรือความตาย และการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งกรณีตาม ตัวอย่างนี้อาจเทียบได้กับคดี Wallace v. Korean Airlines ซึ่งคำพิพากษาคดีนี้เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ อย่างมากในแง่ที่ศาลตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กว้างเกินไปและศาลได้นำคำแนะนำที่ศาลในคดี Saks เห็นว่าการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ควรเป็นไปอย่างยืดหยุ่น (flexible) มาปรับใช้ ทำให้การตีความ ดังกล่าวกว้างมากขึ้นไปอีก

3.4.7 กรณีคนโดยสารแพ้สารเคมีที่ใช้ในการกำจัดแมลงภายในห้องโดยสาร

ศาลสหรัฐอเมริกาได้พิพากษาในคดี *Kleiner v. Qantas* ว่ากรณีที่โจทก์แพ้สารเคมีที่สายการบิน ใช้ฆ่าแมลงในห้องโดยสารไม่ใช่อุบัติเหตุ ตามความเห็นของศาล อาการแพ้เหล่านี้เป็นปฏิกริยา ภายในของคนที่โดยสารต่อการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานและไม่ควรถือว่าเป็นอุบัติเหตุ นอกจากนี้ศาลมลรัฐอิลลินอยส์ในคดี *In Re UAL Corp* ยังพิพากษาว่าแม้พนักงานต้อนรับบน เครื่องบินจะไม่ได้แจ้งคนโดยสารให้ทราบถึงกระบวนการฆ่าเชื้อโรคภายในห้องโดยสารก็ไม่ได้ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากตัวอย่างดังกล่าวอาจวิเคราะห์ได้ว่า กระบวนการฆ่าเชื้อภายในห้องโดยสาร เป็นการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน ไม่ใช่เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ แต่ผลที่เกิดขึ้นมา จากปัจจัยภายในของคนโดยสารนั่นเองที่คนทั่วไปไม่อาจคาดหมายได้ว่าร่างกายจะเกิดปฏิกริยาต่อ การปฏิบัติตามปกติของอากาศยาน จึงไม่เป็นอุบัติเหตุ ทั้งนี้ต้องดูข้อเท็จจริงในแต่ละกรณีด้วยว่า สารเคมีที่นำมาใช้นั้นมีอันตรายมากเพียงใด เป็นไปตามกฎข้อบังคับการบินหรือไม่

3.4.8 กรณีความแปรปรวนของสภาพอากาศ

คดี *Weintraub v. Capital International Airways*²¹¹ ศาลแพ่งนิวยอร์ก (New York City Civil Court) พิพากษาให้โจทก์ ได้รับค่าชดใช้ความเสียหายจำนวน 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่โจทก์ต้องสูญเสียการได้ยิน สูญเสียความสามารถในการพูดเช่นคนปกติ และสูญเสียความสามารถในการทรงตัวอันเนื่องมาจากเครื่องบินพุ่งลงน้ำอย่างทันทีทันใดระหว่างที่เกิดความแปรปรวนรุนแรงในอากาศ เช่นเดียวกับกับคำพิพากษาในคดี *Fleming v. Delta Air Line*²¹² โดยศาลมลรัฐแห่งสหรัฐอเมริกา และคดี *Kohler v. Aspen Airways*²¹³ ซึ่งศาลเห็นว่าความบาดเจ็บเสียหายแก่ร่างกายอันเกิดจากความแปรปรวนของสภาพอากาศ (turbulence) และสภาพอากาศที่เลวร้าย (bad weather) นั้นถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุเช่นกัน ศาลกรุงวอชิงตันพิพากษาว่า สภาพแปรปรวนอย่างฉับพลันของสภาพอากาศ (turbulence) นั้นถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุภายใต้ความหมายตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่ศาลชั้นต้นนิวยอร์ก (New York District Court) กลับมีความเห็นในทางตรงกันข้าม กล่าวคือ เมื่อพิจารณาตามแนวทางของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Association) ซึ่งตัดสินว่า ความแปรปรวนอย่างฉับพลันของสภาพอากาศ (turbulence) นั้นจะต้องได้รับการพิจารณาจากกรมอุตุนิยมวิทยาว่าอยู่ในระดับที่รุนแรงและอันตรายอย่างมากก่อน จึงจะเป็นเหตุการณ์ซึ่งไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติวิสัยเพียงพอที่จะเป็นอุบัติเหตุ ใดๆ ก็ดี ศาลอุทธรณ์ได้กลับคำพิพากษาโดยเห็นว่า รายงานพยากรณ์อากาศสำหรับการบินนั้นไม่ควรลงความเห็นว่า ความแปรปรวนอย่างฉับพลันของสภาพอากาศเป็นอุบัติเหตุหรือไม่

ในคดี *Quinn v. Canadian Airlines International* ศาลพิพากษาว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติอัน เป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสารซึ่งความแปรปรวนของสภาพอากาศอย่างฉับพลัน (Turbulence) ไม่ได้เกิดความรุนแรงในระดับที่มากเกินไปกว่าปกติวิสัยหรือที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้จนถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17

²¹¹ *Weintraub v. Capital International Airways* 16 Avi 7. 911

²¹² *Fleming v. Delta Air Lines* 16 Avi 18, 258 and 18, 122.

²¹³ *Kohler v. Aspen Airways* 19 Avi 18, 051= AL 1986, 174 No. 37 [1985] and by the Cour d' Appel de Paris (RFDA) 1965, 232.

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 (unusual or unexpected of the level of severity to amount an “accident”)²¹⁴

ทั้งนี้เกณฑ์กำหนดระดับความรุนแรงของการตกหลุมอากาศหรือความแปรปรวนของสภาพอากาศซึ่งกำหนดโดยสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Association) และกรมอุตุนิยมวิทยาของสหรัฐอเมริกา (National Weather Service) ได้กำหนดความรุนแรงไว้ 4 ระดับ ได้แก่ 1) ความรุนแรงเล็กน้อย (Light) คือสภาพความปั่นป่วนที่ทำให้คนโดยสารต้องรัดเข็มขัด สิ่งของต่างๆในเครื่องบินยังอยู่กับที่ 2) ความรุนแรงปานกลาง (Moderate) สภาพความปั่นป่วนที่ทำให้คนโดยสารต้องรัดเข็มขัด อาจถูกโยนขึ้นไปในอากาศแม้ขณะที่รัดเข็มขัด สิ่งของต่างๆเคลื่อนที่ได้ 3) รุนแรงมาก (Severe) สภาพความปั่นป่วนที่ทำให้นักบินไม่สามารถควบคุมเครื่องบินได้ชั่วขณะคนโดยสารและสิ่งของถูกโยนขึ้นและลงในอากาศอย่างรุนแรง 4) รุนแรงมากที่สุด (Extreme) สภาพความปั่นป่วนในลักษณะดังกล่าวพบน้อยมาก โดยเครื่องบินถูกโยนขึ้นและลงอย่างรุนแรงมาก นักบินไม่สามารถควบคุมได้จนเกิดความเสียหายแก่เครื่องบิน²¹⁵ ซึ่งความรุนแรงในระดับ 3 และ 4 นั้น ไม่ถือว่าเป็นเหตุการณ์ปกติของการเดินอากาศ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาตามความเห็นของศาลจะเห็นได้ว่าองค์ประกอบในการตัดสินว่า ความแปรปรวนของสภาพอากาศอย่างฉับพลัน (turbulence) นั้นเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ คือการพิจารณาความรุนแรงและความร้ายแรงของปรากฏการณ์ว่าเหนือความคาดหมายหรือผิดปกติวิสัยของการปฏิบัติการทางอากาศยานหรือไม่นั่นเอง ซึ่งถ้ามีความรุนแรงมากก็ย่อมอยู่เหนือความคาดหมายและวิสัยตามปกติ อันเป็นเหตุปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร กรณีเช่นว่าจึงเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17

3.4.9 กรณีความบาดเจ็บหรือความตายของคนโดยสารที่เกิดขึ้นระหว่างการอพยพฉุกเฉิน

ศาลในคดี Entiope v. Korean Airlines ข้อเท็จจริงปรากฏว่าอุปกรณ์นำทางของเครื่องบิน KAK B-707 ประจำสายการบิน Korean Airlines เกิดความชำรุดเสียหาย ทำให้เครื่องบินลำดังกล่าวหลง

²¹⁴ Quinn v. Canadian Airlines International, 1994 CanL II 7262 (1994-05-30)

²¹⁵ Magan v. Lufthansa German Airlines, 181 F. Supp. 2d 396 (S.D.N.Y. 2002)

ทางและได้ล่องล้าเข้าไปในน่านฟ้าซึ่งเป็นที่ปฏิบัติการลับทางทหารของสหภาพโซเวียต เป็นผลให้เครื่องบินของสายการบิน Korean Airlines ถูกสกัดและถูกบังคับให้ทำการลงจอดฉุกเฉินซึ่งโจทก์ในคดีนี้ได้รับบาดเจ็บในระหว่างเหตุการณ์ดังกล่าว ศาลจึงพิจารณาว่ากรณีนี้ถือเป็นอุบัติเหตุ นอกจากนี้ในคดี Kalish v. TWA²¹⁶ ศาลแพ่งนิวยอร์กได้ตัดสินในทำนองเดียวกันว่า ความบาดเจ็บของคนโดยสารซึ่งเกิดขึ้นจากคนโดยสารอีกคนหนึ่งระหว่างการอพยพฉุกเฉินของอากาศยานเป็น “อุบัติเหตุ”

ดังนั้นหากเป็นกรณีที่คนโดยสารผลักกันเองหรือวิ่งเหยียบกันเองหรือทำให้ตัวเองบาดเจ็บในระหว่างการอพยพฉุกเฉินภายในเครื่องบินหรือระหว่างขึ้นหรือลงเครื่องบินก็ย่อมเป็นอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติวิสัย (unexpected and unusual event) ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร (external to passenger) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวยังเกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องด้วยการปฏิบัติการของอากาศยาน (operation of the aircraft) และเป็นภัยที่เกิดขึ้นจากการโดยสารทางอากาศ (inherent risk of air travel)

3.4.10 กรณีความตายหรือความบาดเจ็บที่เกิดจากการขึ้นเครื่องบินหรือปฏิเสธการลงจากเครื่องบินที่จุดแวะพักโดยขัดคำสั่งแนะนำของแพทย์หรือลูกเรือของสายการบิน

สำหรับกรณีที่คนโดยสารเกิดอาการหัวใจล้มเหลว หัวใจวาย หรือไส้ติ่งอักเสบในระหว่างเที่ยวบินนั้นจะไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ยกตัวอย่างคำพิพากษาจากศาลในสหรัฐอเมริกาเช่น คดี Metz v. KLM คดี fischer v. Northwest คดี Walker v. Eastern Airlines คดี Rajcocar v. Air India ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นคดีที่ผู้เสียหายซึ่งฟ้องสายการบินเข้ามาเป็นจำเลยเพื่อให้ชดใช้ความเสียหายนั้น ต่างก็เป็นผู้ที่มีโรคประจำตัวหรือมีเงื่อนไขทางสุขภาพ (Pre-medical Condition) ของตัวเองมาก่อนที่จะโดยสารอากาศยานแล้ว ผู้เขียนเห็นว่ากรณีขึ้นบินโดยฝ่าฝืนคำแนะนำจากแพทย์ เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้โจทก์หรือคนโดยสารผู้เสียหายไม่สามารถอ้างเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบินได้ เนื่องจากอุบัติเหตุที่นั่นต้องไม่ได้เกิดขึ้นจากปัจจัยภายในของคนโดยสาร (internal to passenger)

คำพิพากษาของศาลฝรั่งเศส (Tribunal de Grande Instance de Paris) ในคดี Araluce v. Air France²¹⁷ ที่พิพากษาว่า ความตายของคนโดยสารที่ไม่สนใจคำแนะนำจากพนักงานต้อนรับบน

²¹⁶ NY City Civil Court 1977, 14 Avi 17, 936=1977 USAvR 380=89 Misc.2d 153- Kalish v. TWA

²¹⁷ RFDA 1986, 105- Araluce v. Air France

เครื่องบินที่ขอให้ลงจากเครื่องบินที่จุดแวะพักระหว่างเส้นทาง ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ในขณะที่ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินว่า ความตายของคนโดยสารที่เสียชีวิตจากโรคที่ติดหอบในระหว่างการเดินทางของอากาศยานไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เพราะไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร (external to passenger)

ในกรณีจะเห็นได้ว่าศาลตัดสินไปในทิศทางเดียวกันคือ ในกรณีที่ความตายหรือความบาดเจ็บเกิดขึ้นจากเงื่อนไขทางสุขภาพหรือปัจจัยภายในของคนโดยสารนั่นเองไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 17

3.4.11 การกระทำของคนโดยสารต่อคนโดยสาร

กรณีที่ความบาดเจ็บของคนโดยสารเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุวิวาทกันเองระหว่างคนโดยสารกับคนโดยสารไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ยกตัวอย่างคำพิพากษาคดี Price v. British Airways ศาลตัดสินว่าความบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นจากการวิวาทกันภายในอากาศยานระหว่างคนโดยสารคนหนึ่งกับคนโดยสารอีกคนหนึ่ง ไม่ใช่อุบัติเหตุตามความหมายของข้อ 17

ในคดี Cash v. BWIA เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองได้ขอให้โจทก์ลงจากอากาศยานของสายการบินเนื่องจากโจทก์ไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางออกนอกประเทศได้ เมื่อโจทก์ปฏิเสธและไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ฯ ทำให้ต้องมีการใช้กำลังนำตัวโจทก์ลงมาจากอากาศยานลำดังกล่าว ซึ่งโจทก์ได้รับบาดเจ็บระหว่างที่มีการขัดขืน โจทก์จึงได้นำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกร้องให้สายการบินชดใช้ค่าเสียหายภายใต้ข้อ 17 อย่างไรก็ดี ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาได้ยกฟ้องคดีดังกล่าวโดยให้เหตุผลว่า ความบาดเจ็บของโจทก์นั้นไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ

ในคดี Schaeffer v. Cavallero ก็มีคำตัดสินออกมาโดยมีการให้เหตุผลในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือความบาดเจ็บที่โจทก์ได้รับนั้นจะต้องเกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น

ในคดี Grimes v. Northwest Airlines ผู้โดยสารสองรายวิวาทกันเรื่องที่นั่งโดยสารซึ่งผู้โดยสารทั้งสองถือตัวโดยสารเครื่องบินที่กำหนดที่นั่งโดยสารหมายเลขเดียวกัน ตำรวจจึงสั่งให้ผู้โดยสารคนหนึ่งออกไปจากอากาศยาน เมื่อผู้โดยสารขัดขืนจึงมีการใช้กำลังบังคับผู้โดยสารคนดังกล่าวและนำตัวออกไป เป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าความบาดเจ็บของโจทก์นั้นไม่ใช่

อุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าจะพิจารณาได้ว่า การวิวาทครั้งนี้จะเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของผู้ขนส่งในการออกตัวโดยสารเครื่องบินซ้ำกันก็ตาม

หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า อุบัติเหตุตามมาตรา 17 การทะเลาะวิวาทกันระหว่างคนโดยสารและคนโดยสารย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้ความหมายตามอนุสัญญาดังกล่าว เนื่องจากเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายระหว่างผู้โดยสารกันเอง โดยลูกเรือของสายการบินไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดจนไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน

อย่างไรก็ดีในคดี *Lahey v. Singapore Airlines* ศาลชั้นต้นของสหรัฐอเมริกาได้พิพากษาว่า การทำร้ายกันระหว่างคนโดยสารถือว่าเป็นอุบัติเหตุเนื่องจากการเข้าทำร้ายกันในกรณีนี้เกิดจากความเสี่ยงภัยที่แปลกประหลาดหรือผิดปกติของการเดินทางทางอากาศ (risk peculiar to air travel) ด้วยเหตุที่ว่าความโกรธแค้นของผู้ทำร้ายนั้นเกิดขึ้นจากการที่ต้องนั่งในที่คับแคบเป็นเวลานานๆบนที่นั่งโดยสารชั้นประหยัด และคนโดยสารผู้ถูกทำร้ายยังสร้างความรำคาญให้กับผู้ทำร้ายอย่างมากโดยการนั่งเอนหลังมาจนเกินควรตลอดเวลาซึ่งผู้ทำร้ายนั่งอยู่ที่นั่งด้านหลังโดยตรง

หากเกิดกรณีคนโดยสารคนหนึ่งปล้ำสู้หน้าคนโดยสารคนอื่นๆจนเป็นเหตุให้คนโดยสารคนหนึ่งซึ่งเป็นโรคหัวใจเกิดการหัวใจวายและเสียชีวิต จะเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ แน่นนอนว่าเหตุการณ์ดังกล่าวย่อมเป็นเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันและผิดปกติวิสัย แต่ความตายของคนโดยสารเกิดจากเงื่อนไขทางร่างกายของโรคหัวใจหรือปัจจัยภายในของคนโดยสารซึ่งก็คือ โรคหัวใจ กระนั้น ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบคนโดยสารควรจะต้องเป็นกรณีที่มีการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยานแต่ความบาดเจ็บหรือความตายก็เกิดขึ้นกับคนโดยสารอันเนื่องมาจากปัจจัยภายในของคนโดยสารเองอยู่ดี เช่นคดี *Air France v. Saks* ที่อาการหุนหวนของโรคหัวใจเกิดขึ้นแม้ในระหว่างการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน คือการปรับระดับความดันอากาศภายในห้องโดยสารซึ่งอยู่ในระดับปกติ อย่างไรก็ตามการตีความว่าเหตุการณ์ดังกล่าวถือเป็นอุบัติเหตุอาจเป็นการตีความที่กว้างจนเกินไป เช่นเดียวกับการตีความคดี *Wallace v. Korean Airlines* ซึ่งเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์อย่างมากเสี่ยงต่อการที่ผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบในทุกๆเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างโดยสาร จากข้อเท็จจริงนั้นไม่ได้เกิดขึ้นมาจากความผิดปกติในการปฏิบัติการของอากาศยานหรือเกี่ยวข้องกับภัยของการเดินทางทางอากาศ ทั้งยังเกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสารยิ่งไปกว่านั้นห่วงโซ่ของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลนั้น

ขาดไปในกรณีนี้เนื่องจากความบาดเจ็บเสียหายของคนโดยสารนั้นเกิดจากความตื่นตระหนกของคนโดยสารเอง จึงไม่ควรพิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามบริบทของข้อ 17 เนื่องจากไม่เป็นอุบัติเหตุ

กรณีเมื่อวันที่ 12 ธ.ค.พ.ศ. 2557 ผู้โดยสารชาวจีนสองรายก่อเหตุอาละวาดบนเครื่องบินของสายการบินแอร์ เอเชีย สาเหตุมาจากการที่คนโดยสารทั้งสองพบว่าตนไม่ได้ที่นั่งที่นั่งติดกัน คนโดยสารดังกล่าวได้ใช้น้ำร้อนสาดพนักงานต้อนรับซึ่งนำไปสู่การตัดสินใจของนักบินที่จะนำเครื่องมาลงจอดที่ดอนเมืองและเจ้าหน้าที่ตำรวจได้นำตัวคนโดยสารทั้งสองลงจากเครื่องไปในที่สุด จากข้อเท็จจริงนี้หากน้ำร้อนที่ใส่สาดพนักงานต้อนรับพลาดไปถูกคนโดยสารอื่นบนเครื่องบินเหตุการณ์ดังกล่าวจะเป็นอุบัติเหตุซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ กรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่ากรณีดังกล่าวไม่ใช่อุบัติเหตุตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาฯ แม้จะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่อาจคาดหมาย และเกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร แต่ไม่ได้เกิดจากการกระทำที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติของอากาศยานหรือการปฏิบัติงานของสายการบิน

นอกจากนี้ยังปรากฏกรณีที่คนโดยสารชาวจีนก่อเหตุความไม่สงบบนเครื่องบินอีกครั้ง หลังเกิดเหตุการณ์ที่ผู้โดยสารทะเลาะกับลูกเรือ และเปิดประตูฉุกเฉินของเครื่อง ซึ่งนับว่าเป็นอันตรายอย่างยิ่งทำให้นักบินนำเครื่องกลับในที่สุด ในเหตุการณ์ดังกล่าวไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามมีคนโดยสารอื่นได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ดังกล่าว ผู้เสียหายจะเรียกร้องให้สายการบินชดเชยค่าเสียหายให้ได้หรือไม่ หากวินิจฉัยตามหลักเกณฑ์ที่ผู้เขียนสรุปจากบทที่ 3 อาจถือได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวไม่เป็นอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งจะต้องชดเชยค่าเสียหาย แม้เป็นเหตุการณ์ที่คนโดยสารหรือสายการบินไม่อาจคาดหมายได้และผิดปกติ ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกคนโดยสาร แต่ไม่ได้เกิดแต่ไม่ได้เกิดจากการกระทำที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติของอากาศยานหรือการปฏิบัติงานของสายการบิน

3.4.12 กรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของอากาศยาน

ความไร้สมรรถภาพของนักบินก็ดี ซึ่งทำให้เครื่องบินตกไม่ว่าจะด้วยความประมาท หรือเจตนาฆ่าตัวตายซึ่งปรากฏมาแล้วหลายเหตุการณ์ด้วยกันก็ดี²¹⁸

²¹⁸ <http://planecrashinfo.com/>

กรณีเครื่องบินตกหรือเครื่องบินก็ตีหายเช่น กรณีเครื่องบินโดยสารโบอิง 777-200 เที่ยวบิน MH 370 ของมาเลเซีย แอร์ไลน์ส ที่อยู่ในเส้นทางจากกรุงกัวลาลัมเปอร์ ไปยังกรุงปักกิ่ง หายไปอย่างไร ร่องรอย ตลอดจนการถูกยิงโดยซีปนาวูร เช่นกรณี เครื่องบินโดยสารโบอิง 777 เที่ยวบิน MH17 ของ มาเลเซีย แอร์ไลน์ส พร้อมด้วยผู้โดยสารและลูกเรือ 298 คน ในพื้นที่ทางตะวันออกของยูเครนซึ่งเชื่อว่า อาจถูกยิงด้วย ซีปนาวูรเครื่องบินลำดังกล่าวตกลงในสภาพลุกไหม้ที่เมืองซัคตาร์สก์ แคว้นโด เนตสก์ ทางตะวันออกของประเทศยูเครน พื้นที่สู้รบระหว่างกองทัพยูเครนและกองกำลังติดอาวุธที่ ผักไฝรัสเซีย

กรณีความบกพร่องที่เกิดจากศูนย์ควบคุมทางอากาศก็ดี หรือความบกพร่องจากการปฏิบัติการ ของสายการบินของผู้ขนส่งก็ดี กรณีที่กล่าวมาทั้งหมดนี้เป็นอุบัติเหตุซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใน ความเสียหายและความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อผู้เสียหาย เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่อา คาดหมายได้และผิดปกติ (unexpected and unusual event) ซึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกคน โดยสาร (external to passenger) และมีความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและการปฏิบัติการของ อากาศยาน ตลอดจนเป็นความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศ

อนุสัญญาในระบบวอร์ซอตลอดจนอนุสัญญามอนทรีออลฯ ไม่เคยมีการให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ศาลภายในของรัฐภาคีจึงตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้อำนาจศาลของตน อย่างไร ก็ตาม แม้ว่าอนุสัญญาจะมีได้บัญญัติคำนิยามที่ช่วยทำให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” มีความ ชัดเจนมากขึ้น แต่จากการศึกษาผู้เขียนพบถึงความพยายามของรัฐภาคีในการความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ มีความหมายเฉพาะเจาะจงต่างจากอุบัติเหตุทั่วไป ในขณะที่เดียวกันอาจยังเป็นการสะท้อนให้เห็น เจตนาธรรมของรัฐภาคีที่ต้องการให้คำว่า “อุบัติเหตุ” มีความยืดหยุ่น (Flexible) สามารถปรับให้ เหมาะสมกับข้อเท็จจริงของแต่ละคดีและสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในแต่ละยุคสมัยอีกด้วย

อย่างไรก็ดี การที่อนุสัญญาไม่มีบทนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ทำให้ศาลภายในของรัฐภาคีบาง รัฐตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างยืดหยุ่นมากเกินไป จนทำให้ขอบเขตของความหมายเกินความกว้าง ซึ่งอาจทำให้ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบในทุกๆกรณีแม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่มี ความสัมพันธ์กับการ ปฏิบัติการของอากาศยานหรือการดำเนินการใดๆของสายการบินเลยก็ตาม ซึ่งย่อมเป็นการขัดต่อ

เจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการประสานผลประโยชน์ระหว่างผู้ขนส่ง และคนโดยสารอย่างเท่าเทียม

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาระหว่างประเทศตามอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ กำหนดว่า สนธิสัญญานั้นจะต้องตีความตามความหมายธรรมดาของสนธิสัญญาโดยพิจารณาถึงความมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้น และการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ศาลก็นำหลักเกณฑ์การตีความที่กำหนดใน อนุสัญญาเวียนนาฯ มาใช้เป็นเครื่องมือในการค้นหาความหมายที่แท้จริงของเจตนารมณ์ผู้ร่างและ ถ้อยคำด้วย หลักเกณฑ์ที่ศาลใช้ในการค้นหาความหมายที่แท้จริงของคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นได้แก่ การ ตีความตามบริบทและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา การศึกษางานเตรียมร่างอนุสัญญาซึ่งในคดี Saks ศาลเน้นย้ำว่าการตีความสนธิสัญญานั้นจะต้องพิจารณาตัวบทและบริบทของถ้อยคำที่ต้องการตีความ นั้นด้วย ศาลยังได้ให้ความเห็นต่อไปว่า “ในการตีความสนธิสัญญานั้นควรพิจารณาถึงความเป็นมาของ อนุสัญญาทั้งขั้นตอนการร่างและการเจรจาระหว่างรัฐภาคี” อนึ่ง งานเตรียมร่าง (travaux preparatoires) ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้รับการตีพิมพ์และเผยแพร่ให้นักกฎหมายทั่วไป สามารถศึกษาได้ ศาลจึงมักอ้างถึงงานเตรียมร่างแห่งอนุสัญญาในฐานะที่เป็นเครื่องมือหนึ่งในการ ตีความบทบัญญัติที่มีความหมายกำกวม นอกจากนี้ ศาลยังศึกษาแนวทางการตีความของศาลอื่นในรัฐ ภาคีกด้วย แสดงให้เห็นพัฒนาการของความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่า ด้วยการรับขนทางอากาศและแนวปฏิบัติที่เป็นสากล

อย่างไรก็ดี ชื่อนำสังเกตจากการที่ศาลภายในรัฐภาคีนำคำพิพากษาที่ได้ให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” มาเป็นบรรทัดฐานเช่นในคดี Saks กลายเป็นว่าในบางคดี ศาลไม่ได้ตีความโดยใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาเป็นจุดเริ่มต้นในการตีความ แต่กลับการตีความหลักเกณฑ์การให้ ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่น

จากการศึกษาพบว่าคำพิพากษาของศาลต่างประเทศภายในรัฐภาคีอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 สะท้อนให้เห็นถึงแนวทางปฏิบัติที่มีความเป็นสากลในการ ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งมีความเห็นไปในทิศทางที่คล้ายคลึงกันว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาฯ นั้นหมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างผิดปกติ ไม่อาจคาดการณ์ได้และเกิดจากปัจจัยภายนอกคน

โดยสาร ซึ่งอาจมีการตัดสินแตกต่างกันไปตามข้อเท็จจริงในแต่ละคดี จึงมีข้อสงสัยว่า ในส่วนของประเทศไทยที่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แล้ว ซึ่งมีเนื้อหาล้ออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และกำลังอยู่ในขั้นตอนการจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แล้ว จะมีแนวทางการตีความอย่างไร และหลักเกณฑ์ในการตีความตามกฎหมายไทยจะสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลหรือไม่ ซึ่งผู้เขียนจะอธิบายโดยละเอียดในบทต่อไป



บทที่ 4

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามหลักการประเทศไทยกับเกณฑ์การตีความ สนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ

จากบทที่แล้วได้อธิบายถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ซึ่งบทบัญญัติที่ว่าด้วยการตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 และข้อ 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนานั้นเป็นบทบัญญัติที่กล่าวได้ว่าเป็นการรวบรวมหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับการตีความไว้ นอกจากนี้ยังนำเสนอตัวอย่างและแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยศาลของรัฐภาคีประเทศต่างๆ เพื่อสะท้อนให้เห็นหลักเกณฑ์และวิธีการที่ศาลต่างประเทศนำมาปรับใช้ในการตีความ ในบทนี้จะวิเคราะห์แนวทางในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ตามกฎหมายไทยว่าจะมีความสอดคล้องกับวิปฏิบัติระหว่างประเทศมากหรือน้อยเพียงใด เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้แม้จะยกร่างโดยอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นต้นแบบ แต่ประเทศไทยยังมิได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับดังกล่าวจึงมีปัญหาน่าคิดว่าไทยจะมีพันธกรณีระหว่างประเทศที่จะต้องตีความบทบัญญัติของพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับรัฐภาคีต่างๆของอนุสัญญาหรือไม่ เพราะแม้ว่าประเทศไทยจะยังมีได้ผูกพันตนโดยการลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้นร่างขึ้นโดยมีเนื้อหารองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะนี้ได้มีการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่...) พ.ศ. ... ขึ้นเนื่องจากประเทศไทยกำลังจะลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญาดังกล่าว พระราชบัญญัติฉบับหลังนี้จึงเป็นฉบับที่ถือได้ว่าเป็นการอนุวัติการกฎหมายอย่างแท้จริงและอาจมีผลบังคับใช้หลังจากที่ประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว ยิ่งเกิดคำถามตามมาว่าวิธีการตีความบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับจะเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร ในการนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์ไปพร้อมกับกฎเกณฑ์การตีความตามกฎหมายไทย เพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมต่อการตีความต่อไป

4.1 ความเป็นมาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ฉบับที่ ...

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศฉบับแรกของประเทศไทย หัวข้อนี้จะเป็นการศึกษาถึงความเป็นมา เนื้อหา สาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยก่อนที่จะกล่าวถึงพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ผู้เขียนขอกล่าวถึงความเป็นมาของกฎหมายการรับขนทางอากาศของประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นวิวัฒนาการของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศและความสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

4.1.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

จากอดีตจนถึงปัจจุบันพบว่าประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการรับขนทางอากาศ มีแต่เพียงบทบัญญัติที่อยู่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มาตรา 28 ที่ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนมาบังคับใช้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติ ต่อมาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ได้ถูกยกเลิกไปโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้คำนิยามของ คำว่า “อากาศยานขนส่ง” หมายถึง อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของ หรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้า นอกเหนือจากคำนิยามดังกล่าวไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศแต่อย่างใด เนื่องด้วยคณะกรรมการพิจารณาร่างฯ ในขณะนั้นต่างเห็นพ้องต้องกันว่าไม่จำเป็นต้องนำมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติด้วยเหตุว่ายอมอาศัยหลักการและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขน ละเมิด และความรับผิดเพื่อละเมิดบังคับได้¹

¹ สมชาย พิพุทธวัฒน์, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ฉบับสมบูรณ์ (กรุงเทพมหานคร: สุตรไพศาล, 2542), หน้า 218

ที่ผ่านมาศาลไทยมีแนวโน้มที่จะนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาบังคับใช้กับคดีโดยตรงในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตาม ตัวอักษร ไม่ได้คำนึงว่าสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศรายนั้นจะมีปัญหาเรื่องการ ขัดกันแห่งกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยหรือไม่ และโดยไม่มีประเด็นที่ต้องวินิจฉัยว่าประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์เป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่สามารถนำมาใช้บังคับกับปัญหาความรับผิดของผู้ ขนส่งตามสัญญารับขนระหว่างประเทศทางอากาศได้ตรงตามความมุ่งหมายแห่งบทบัญญัติหรือไม่ ซึ่ง ผลของการนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับการรับขนทางอากาศนั้นมีความไม่ เหมาะสมในหลายประเด็น สาเหตุสำคัญ เพราะกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมวดการรับขนที่นำมาใช้ นั้นมีฐานะเป็นกฎหมายทั่วไปที่ผู้ร่างในขณะนั้นมีวัตถุประสงค์ในการนำมาใช้แก่การรับขนทางบก เท่านั้น โดยปัญหาความไม่เหมาะสมมีมากขึ้น เมื่ออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีผลใช้บังคับ และ ประเทศต่างๆล้วนให้การยอมรับโดยการเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ ส่งผลให้การที่ประเทศไทยไม่ เข้าเป็นภาคีทำให้หลักเกณฑ์หลายเรื่องมีความแตกต่างจากประเทศอื่นๆ เช่น

1. ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง หากความเสียหายที่เกิดขึ้นถูกนำมาฟ้องร้องในศาลไทย ผู้ ขนส่งจะเสี่ยงกับความรับผิดอย่างไม่จำกัด เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมวดการรับขน ไม่ได้มีกำหนดหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำกัดจำนวน ในทางตรงกันข้าม หากความเสียหายเดียวกันได้ทำการฟ้องร้อง ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 อนุสัญญาได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ใน กรณีที่คนโดยสารตาย หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกิน 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงิน(SDRs) ต่อคนโดยสาร สำหรับความเสียหายที่เกินกว่า 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDRs) ต่อคนโดยสาร ผู้ขนส่งสามารถยกข้อยกเว้นความรับผิดขึ้นต่อสู้ได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งสามารถ พิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการ กระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิด จากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอกได้ การ กำหนดขอบเขตความรับผิดไว้อย่างแน่นอนนี้เป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้ขนส่ง และคนโดยสาร เนื่องจากทำให้ผู้ขนส่งสามารถประเมินความรับผิดของตนเองได้เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นซึ่งถือเป็นภาระให้ความ ค้ำครองแก่ผู้ประกอบการรับขนที่ไม่ต้องแบกรับความเสี่ยงมากเกินไปจนกระทบต่ออุตสาหกรรม

การบินในภาพรวม ในขณะที่คนโดยสารก็ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันท่วงทีโดยไม่ต้องรับภาระการพิสูจน์ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างไร โดยที่ความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ไม่เกิน 113,100 SDRs ต่อคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด

2. ในเรื่องอายุความ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมวดการรับขน ได้กำหนดไว้ให้ดำเนินการฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันส่งมอบ หรือ 1 ปี นับแต่วันที่ควรส่งมอบ ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นกว่าอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 เนื่องจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กำหนดอายุความฟ้องร้องดำเนินคดีเอาไว้ 2 ปี นับแต่วันที่อากาศยานมาถึง หรือควรที่จะมาถึง การกำหนดอายุความ 1 ปี เป็นอายุความที่สั้นเกินไปสำหรับการดำเนินการในกรณีที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายระหว่างประเทศ

3. ในส่วนของศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีได้ตกอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ได้แก่ ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือศาลที่มูลคดีเกิด ไม่ว่าจะจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเลยไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอคำฟ้องต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนา ในขณะที่อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้ให้สิทธิแก่ผู้เสียหายสามารถเลือกที่จะนำคดีขึ้นฟ้องศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้ยังศาลใดศาลหนึ่งใน 4 แห่ง ได้แก่ ศาลในประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ ศาลในประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ศาลในประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีสำนักงานตั้งอยู่ และเป็นสถานที่ที่ได้ทำสัญญากัน หรือศาลในประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่โจทก์ผู้ฟ้องคดี

จากปัญหาความแตกต่างของหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศเหล่านี้ ทำให้หลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องหาทางแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น และได้มีการเสนอให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2510 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อยกร่างกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ภายใต้นโยบายที่การยกร่างกฎหมายต้องหยุดชะงักไป เพราะใน

ระหว่างนั้น อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยอนุสัญญาและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายฉบับ ประกอบกับเกิดการยุบสภา ทำให้การยกร่างกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กระทำจนแล้วเสร็จ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2543 โดยความริเริ่มของกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันคือ กรมการขนส่งทางอากาศ) ที่ต้องการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพื่อให้กฎหมายในเรื่องการรับขนทางอากาศของประเทศไทยสอดคล้องกับกฎหมายอันเป็นที่ยอมรับระหว่างประเทศ จึงได้มีคำสั่งที่ 173/2543 แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งประกอบไปด้วยผู้ทรงคุณวุฒิทั้งจากภาครัฐและเอกชนเพื่อทำการยกร่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. ... ซึ่งประกอบไปด้วยผู้ทรงคุณวุฒิทั้งจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ ดังนี้¹

เมื่อวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2545 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ... ตามที่กระทรวงคมนาคมโดยกรมการบินพลเรือนเสนอ และส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาภายหลังคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแล้วเห็นควรให้แก้ไขให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศทำขึ้นที่เมืองมอนทรีออลเมื่อปี ค.ศ. 1999

¹ คำสั่งกรมการบินพาณิชย์ที่ 173/2543 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการยกร่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. ... ดังนี้ 1. รองอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ (ฝ่ายวิชาการ) เป็นประธาน

2. ดร.สรจักร เกษมสุวรรณ เป็นคณะกรรมการ
3. ศ.ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญกร เป็นคณะกรรมการ
4. ดร.จุฬา สุขมานพ เป็นคณะกรรมการ
5. นายสะเทื้อน ชูสกุล เป็นคณะกรรมการ

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

6. นายวรเดช วีระเวคิน เป็นคณะกรรมการ

ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

7. ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นคณะกรรมการ
8. ผู้อำนวยการกองควบคุมกิจการเดินอากาศ เป็นคณะกรรมการ

กรมการบินพาณิชย์

9. ผู้แทน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นคณะกรรมการ
10. ผู้แทน บริษัทเอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด เป็นคณะกรรมการ
11. ผู้แทน บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด เป็นคณะกรรมการ
12. ผู้แทนบริษัท พีบีแอร์ จำกัด เป็นคณะกรรมการ
13. หัวหน้ากลุ่มงานนิติการ กรมการบินพาณิชย์ เป็นคณะกรรมการ
14. นิติกรกลุ่มงานนิติการ กรมการบินพาณิชย์ เป็นคณะกรรมการและเลขานุการ

เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกัน จึงได้มีการแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.” เพื่อให้สอดคล้องกับสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 เป็นอนุสัญญาที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้แม้จะต้องผ่านกระบวนการต่างๆทางกฎหมายหลายขั้นตอนและแต่ละขั้นตอนกินเวลานาน เกิดความล่าช้าของร่างพระราชบัญญัติฯเป็นอย่างมาก แต่ก็ได้รับการผลักดันจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาอย่างยาวนานและต่อเนื่อง จนกระทั่งเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2556 คณะรัฐมนตรีลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติฯและสั่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป ในขณะที่เดียวกันสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้มีหนังสือถึง น.ส. ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีแสดงเจตจำนงเรียกร้องให้คณะรัฐมนตรีของไทยทำการรับรองร่างพระราชบัญญัติฯดังกล่าวโดยเร็ว ทั้งยังชี้แจงให้เห็นว่ากฎหมายฉบับนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อประเทศไทยเพียงไร โดยบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มีความสอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญที่ก่อกำเนิดกฎเกณฑ์ในการควบคุมความรับผิดชอบของสายการบินที่มีต่อผู้โดยสาร ตลอดจนผู้ขนส่งสินค้าออกในระหว่างที่มีการขนส่งทางอากาศ เจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัตินี้คือเพื่อเป็นการออกกฎหมายรองรับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้น ประโยชน์ที่คนไทยจะได้รับคือค่าชดเชยความเสียหายที่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารกรณีที่ได้รับ ความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิตจากอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางหรือการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น การให้สัตยาบันอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะมีผลให้การสร้างกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบเป็นธรรมมากขึ้นและมีความคุ้มครองผู้โดยสารที่ดีกว่าการคุ้มครองภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยที่ใช้ในปัจจุบัน² แต่ก็เป็นที่น่าเสียดายยิ่งที่ต่อมาได้มีการประกาศให้พระราชกฤษฎีกายุบสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. 2556 มีผลใช้บังคับอันเป็นผลให้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง

² หนังสือจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศถึงนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (เลขที่ 15107) ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2556

ประเทศ เป็นร่างพระราชบัญญัติที่รัฐสภายังมิได้ให้ความเห็นชอบ ทำให้การยกร่างกฎหมายดังกล่าว ไม่ได้กระทำจนแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ดี เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติตามที่คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาแล้วเสร็จเข้าสู่วาระ 2 และ 3 โดยที่ประชุมเห็นสมควรประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และในที่สุดได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2558

4.1.2 สารสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ถือเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศฉบับแรกของประเทศไทย โดยยกร่างตามแบบของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 6 ว่าด้วยการรับขน และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ในด้านเนื้อหาของพระราชบัญญัตินี้เป็นการรวบรวมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ใช้อยู่ในปัจจุบันโดยร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้บัญญัติหลักการและเหตุผลปรากฏดังนี้³

“โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. 2558 มีทั้งหมด 59 มาตรา แบ่งออกเป็น 6 หมวด ได้แก่ หมวด 1 การรับขนคนโดยสาร มาตรา 9 ถึง 23

หมวด 2 การรับขนของ มาตรา 24 ถึง 45

หมวด 3 การรับขนร่วมกัน มาตรา 46

³ บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... (ร่างที่ สกค.ตรวจพิจารณาแล้ว เรื่องเสร็จที่ 1268/2555

หมวด 4 การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามมาตรา 47 ถึง 53

หมวด 5 การฟ้องเรียกค่าเสียหายมาตรา 54 ถึง 56

หมวด 6 การรับขนทางอากาศภายในประเทศ มาตรา 57 ถึง 58

และบทเฉพาะกาล

หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 อาจสรุป ได้ดังนี้

1. ขอบเขตการบังคับใช้

การรับขนทางอากาศที่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. 2558 ได้แก่ การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของโดยอากาศยาน ผู้ขนส่งที่กระทำผ่านสัญญารับขนทางอากาศ ซึ่งเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง ในอันที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ “จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง” ดังนั้นไม่ว่าการเคลื่อนที่นั้นจะเกิดขึ้นภายในประเทศหรือเกิดขึ้นระหว่างประเทศ ต่างอยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ทั้งสิ้น

การรับขนข้างต้นเป็นการกระทำโดยผู้ขนส่งซึ่งหมายถึง “บุคคลที่ประกอบการรับขนคนโดยสาร หรือของทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา หรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดยการกระทำเพื่อำเน็จทางค้าปกติหมายถึงการกระทำเพื่อลีนจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนแก่บุคคลซึ่งประกอบวิชาชีพอยู่เป็นประจำมิใช่รับขนเพียงชั่วคราว⁴ อย่างไรก็ตามการรับขนทางอากาศที่ไม่มีค่าตอบแทนก็ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้เช่นกัน อนึ่งพระราชบัญญัตินี้ไม่นำมาใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ และการรับขนอื่นในกรณีที่มีการรับขนทางอากาศและการรับขนในลักษณะอื่นรวมอยู่ด้วย

สำหรับลักษณะของการรับขนที่จะถือเป็นการรับขนระหว่างประเทศพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” ตามมาตรา 3 วรรค 2 ว่า “การรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือของทางอากาศโดยอากาศ

⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล, กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน, 2541, หน้า 91

ยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่
 ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม” ขณะที่ลักษณะของการรับขนที่จะถือ
 เป็นการรับขนระหว่างประเทศตามที่กำหนดในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นถูกกำหนดไว้ใน
 ข้อ 1 วรรค 2 โดยต้องมีลักษณะแห่งการรับขนใดๆซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญามีถิ่นต้นทาง
 และถิ่นปลายทางไม่ว่าจะมีการจอดแวะหรืออยู่ในอาณาเขตรัฐภาคีเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลง
 กันภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ถึงแม้รัฐนั้นจะมีได้เป็นรัฐภาคีก็ตาม แต่การรับขนระหว่างจุดสอง
 จุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวโดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงไว้ในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง
 ไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศ จึงไม่ตกอยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

กล่าวได้ว่าการรับขนระหว่างประเทศภายใต้คำนิยามของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999
 นั้น รัฐที่เป็นถิ่นต้นทางและรัฐซึ่งเป็นถิ่นปลายทางนั้นต้องเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999
 และแม้ถิ่นต้นทางและปลายทางจะอยู่ในอาณาเขตแห่งรัฐภาคีเดียวกันก็ยังถือว่าเป็นการรับขน
 ระหว่างประเทศได้ ถ้าในการรับขนนั้นมีถิ่นหยุดพักตามที่คู่สัญญาได้ตกลงในรัฐอื่น ไม่ว่ารัฐนั้นจะเป็น
 ภาคีอนุสัญญามอนทรีออลหรือไม่ก็ตาม

จะเห็นได้ว่า แม้ว่าประเทศใดประเทศหนึ่งจะไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ แต่การ
 ขนส่งทางอากาศนั้นอาจตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาได้แม้ผู้ขนส่งจะมีสัญชาติของรัฐนอกภาคี
 แต่หากทำสัญญารับขนทางอากาศสำหรับเส้นทางดังที่กำหนดไว้แล้วย่อมตกอยู่ภายใต้อนุสัญญา ใน
 ที่นี้จึงขอยกตัวอย่างคดีที่เกิดขึ้นกับสายการบินของประเทศไทย ได้แก่คดี Goldman v. Thai Airway
 International (1983) ซึ่งศาลอังกฤษใช้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 บังคับแก่บริษัทการบินไทย
 จำกัด (มหาชน) แม้ประเทศไทยจะมีได้เป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ก็ตาม⁵

ข้อเท็จจริงของคดีดังกล่าว ปรากฏว่า Dr. Philip Goldman ได้เดินทางกับบริษัท การบิน
 ไทย จำกัด (มหาชน) ตามเส้นทางลอนดอนมายังกรุงเทพฯ โดยมีจุดแวะพักระหว่างทางที่อัมสเตอร์ดัม
 และการาจี เครื่องบินโดยสารลำดังกล่าวเกิดตกหลุมอากาศระหว่างทาง ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ
 การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคดีนี้เป็นการรับขนทางอากาศ
 ระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งแม้ประเทศไทยจะมีได้เป็นภาคีอนุสัญญาแต่การรับขน

⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, อ้างแล้ว, หน้า 205

ทางอากาศเที่ยวบินดังกล่าว มีจุดเริ่มต้นอยู่ในอาณาเขตของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญา
 วอร์ซอ ค.ศ. 1929 และมีจุดแวะพักระหว่างทางคือ อัมสเตอร์ดัม และการาจี ดังนั้นศาลอังกฤษจึงได้
 มีคำพิพากษาโดยวินิจฉัยให้จำเลย คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องรับผิดชอบความเสียหาย
 ที่เกิดแก่โจทก์ภายใต้บังคับของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ.
 1955⁶

ตามข้อเท็จจริงแห่งคดี การรับขนมิจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของ
 ประเทศภาคีเพียงประเทศเดียว คือ สหราชอาณาจักร แต่การรับขนมิดังกล่าวมีจุดแวะพักระหว่างทางที่
 ตกกลางคือ กรุงเทพฯ ดังนั้นการรับขนมิจุดเริ่มต้นจึงเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยไม่
 คำนึงว่าสายการบินของประเทศไทยจะเป็นภาคีของอนุสัญญาหรือไม่ ทั้งนี้จุดแวะพักระหว่างทาง
 จะต้องเป็นจุดที่ได้ทำการตกลงกันไว้ หากเป็นการแวะพักระหว่างทางด้วยเหตุฉุกเฉินหรือเหตุผลทางเทคนิค เช่น
 เป็นกรณีของการเกิดอุบัติเหตุ น้ำมันหมด ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการนำเครื่องลงจอดฉุกเฉิน การ
 ขนส่งในกรณีดังกล่าวจะไม่อยู่ในความหมายของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามอนุสัญญา
 วอร์ซอ

อย่างไรก็ดี ในคดี *Ma Meilan v. Thai Airways International Public Company Limited* กลับมีการตัดสินที่ต่างออกไป โดยข้อเท็จจริงแห่งคดี ปรากฏดังนี้ นาง Ma Meilan โดยสาร
 อากาศยานด้วยสายการบินไทย (Thai Airways International Public Company Limited) ใช้
 เส้นทาง ปักกิ่ง-กรุงเทพฯ ระหว่างโดยสาร นาง Ma Meilan ล้มระหว่างทางเดินไปห้องสุขาสาเหตุ
 เนื่องจากเครื่องบินตกหลุมอากาศโดยที่ลูกเรือไม่ได้มีการแจ้งเตือนล่วงหน้า ภายหลังจึงได้ยื่น
 ฟ้องร้องต่อศาลที่ประเทศจีน ในคดีนี้ ฝ่ายจำเลย ได้แก่บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) ได้แย้งว่า
 ศาลจีนไม่มีเขตอำนาจในคดีนี้เนื่องจากตามมาตรา 29 และมาตรา 237 ตามประมวลกฎหมายวิธี
 พิจารณาความแพ่งแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และมาตรา 28 แห่ง *The Supreme People's
 Court of PRC's Opinions on Several Issues regarding Application of Civil Procedure*

⁶ Philippe Goldman V. Thai Airways International Ltd. (High Court of Justice, Queen's Bench Division, United Kingdom) in IATA Air Carrier's Liability Report No.555, 31 March 1981 อ้างถึงใน ทศพร สิริพงษ์ธรรม “ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง “หน้าที่ของประเทศไทยต่ออนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, หน้า 5

Law ซึ่งได้บัญญัติเกี่ยวกับศาลที่มีเขตอำนาจในกรณีละเมิด 1) สถานที่ที่การละเมิดนั้นเกิดขึ้น 2) สถานที่ซึ่งเกี่ยวเนื่องของการละเมิดนั้นเกิดขึ้น และ 3) ภูมิลำเนาของจำเลย และบริษัทการบินไทยในฐานะจำเลยได้กล่าวอ้างว่า ตามกฎหมายดังกล่าว การละเมิดนั้นอยู่ในเขตอำนาจของศาลไทยทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามคดีดังกล่าวเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง เนื่องจากเป็นการตัดสินที่ผิดจากกฎเกณฑ์ตามที่ยุติในอนุสัญญาฯ

ทั้งนี้ ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายระหว่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มีขอบเขตการบังคับใช้กว้างกว่าอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับใช้ทั้งกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ในขณะที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะนำมาบังคับใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น

2. เอกสารการรับขนและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศสำหรับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ได้กำหนดให้มีเอกสารการรับขนหรืออาจใช้วิธีอื่นที่มีรายการตามที่กำหนดไว้แทนได้ ดังต่อไปนี้ 1. ข้อความแสดงถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง 2. ข้อความแสดงถึงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีถิ่นต้นทางและ ถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง⁷

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้กำหนดเรื่องเอกสารการรับขนคนโดยสารในหมวดที่ 2 ว่าด้วยเอกสารและหน้าที่ของคู่สัญญาเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการที่สำคัญซึ่งแตกต่างจากระบบบอร์ซอเดิมที่มีต้นแบบมาจากวิธีปฏิบัติของการขนส่งทางบก โดยกำหนดให้เอกสารการรับขนมีรายการที่จำเป็นเพียงไม่กี่รายการ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความคล่องตัวในการดำเนินงานของผู้ขนส่งทางอากาศมากขึ้น (ข้อ 3-11 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) และยอมให้ใช้ “วิธีการอื่นใด” (any other means) ที่เก็บรักษาข้อมูลหรือบันทึกการรับขนแทนการส่งมอบเอกสารการรับขนได้ เพื่อสนับสนุนการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการ

⁷ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 9

จัดทำเอกสารการรับชดเชย นอกจากนี้อันุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ยังได้นำเอาหลักเกณฑ์จากพิธีสารกัวเตมาลาซีตี ค.ศ. 1971 ข้อ 2-3 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1974 ฉบับที่ 4 ข้อ 3 ว่าด้วยเรื่องของการไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการรับชดเชย ซึ่งจะไม่ทำให้สัญญาชดเชยนั้นเสียไป และจะไม่ตัดสิทธิของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา

2.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย และสัมภาระ โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดต่อชีวิตและร่างกาย ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน⁸ และต้องรับผิดต่อสัมภาระที่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของตน ในกรณีที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย⁹ รวมทั้งต้องรับผิดต่อการล่าช้าในการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระ¹⁰ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจพ้นจากความรับผิดบางส่วนหรือทั้งหมดได้ตามเหตุที่กำหนด¹¹

2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย ผู้ขนส่งมีความรับผิดโดยไม่จำกัด โดยพระราชบัญญัติได้นำหลักการความรับผิด 2 ชั้น มาใช้สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่ง¹² ดังนี้

ชั้นแรก ใช้หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) สำหรับความรับผิดที่ไม่เกิน 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายจากการตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสาร หากอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

ชั้นที่สอง ใช้หลักการสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault) สำหรับความรับผิดในส่วนที่เกิน 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน¹³ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่

⁸ พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 10

⁹ พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 11

¹⁰ พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 12

¹¹ พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 13

¹² พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 14

เกิดขึ้นนั้น ไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของตน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตน หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอกฝ่ายเดียวเท่านั้น

ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากกรณีชักช้าในการรับขนคนโดยสาร ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคน ให้จำกัดเพียง 4,690 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน¹³

ในการรับขนคนโดยสารที่มีสัมภาระ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคน ในกรณีที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้า ให้จำกัดเพียง 1,131 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน¹⁴

นอกจากนี้ ยังปรากฏบทบัญญัติวางหลักเกณฑ์ในกรณีที่หากมีข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ¹⁵

ทั้งยังกำหนดให้ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บนี้ ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้า (advance payment) ตามจำนวน หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อบรรเทาความเสียหายในเบื้องต้น และความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า ซึ่งได้แก่

(1) ค่ารักษาพยาบาล ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ภายในสิบวันนับแต่วันได้รับแจ้งจากผู้เสียหายหรือทายาทตามจำนวนที่จ่ายไปจริง ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายหรือทายาทที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งค่าเสียหายอื่นๆตามกฎหมาย

(2) ค่าปลงศพ ต้องจ่ายค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ภายในสิบวันนับแต่วันได้รับแจ้งจากทายาท รายละเอียดไม่น้อยกว่าหนึ่งแสนบาท ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิทายาทที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งค่าเสียหายอื่นๆ ตามกฎหมาย

¹³ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 15

¹⁴ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 16

¹⁵ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 19

อย่างไรก็ดี การจ่ายเงินล่วงหน้าไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายได้ในภายหลัง

3. กำหนดความรับผิดชอบของการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจาก ผู้ขนส่ง ตามสัญญา เพื่อให้ครอบคลุมถึงผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบต่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบต่อความเสียหายเฉพาะในส่วนการรับขนที่ตนดำเนินการ¹⁶

4. การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

5.1 กำหนดเงื่อนไข เกณฑ์การจำกัดความรับผิด¹⁷ โดยได้กำหนดอายุความฟ้องร้องดำเนินคดีเอาไว้ 2 ปีนับแต่วันที่อากาศยานมาถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะมาถึง หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง¹⁸

5. การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศนั้นกำหนดให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม¹⁹ ซึ่งคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศนั้นจะอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเช่นกัน²⁰

6. มีบทเฉพาะกาล โดยกำหนดให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศที่ตกลงทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ²¹

¹⁶ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 47-48

¹⁷ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 54

¹⁸ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 55

¹⁹ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 57

²⁰ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 58

²¹ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 59

4.1.3 ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารกรณีอุบัติเหตุเป็นเหตุให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

เนื่องจากประเทศไทยได้ใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นต้นแบบในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 จึงมีบทบัญญัติในกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บเช่นเดียวกับข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยถอดความคำว่า “accident” หมายถึง “อุบัติเหตุ” สำหรับความรับผิดต่อคนโดยสารกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับความเสียหายแก่ร่างกายนั้น พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 10 ได้บัญญัติดังนี้

“มาตรา 10 ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน”

ในขณะที่ข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the air craft or in the course of any of the operations or embarking or disembarking”

เงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศภายใต้พระราชบัญญัตินี้จึงไม่ต่างจากความรับผิดภายใต้อนุสัญญามอนทรีออลฯ กล่าวคือผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีที่ความตายหรือความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงอากาศยานมีสาเหตุมาจาก “อุบัติเหตุ” เท่านั้น

4.1.4 ความเป็นมาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ...

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้มีดรากร่างโดยอาศัยต้นแบบจากอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทาง

อากาศ ค.ศ. 1999 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพื่อให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศมีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินั้นยังไม่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญา จึงมีความจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่...) พ.ศ. ... โดยมีหลักการและเหตุผลดังนี้

“โดยที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ซึ่งร่างพระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศทั้งในประเทศ ระหว่างประเทศ และการรับขนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีเนื้อหารองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อให้เป็นไปตามพันธกรณีในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บทบัญญัติที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ได้แก่

- (1) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 3)
- (2) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4)
- (3) แก้ไขเพิ่มเติมกรณีที่พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 5)
- (4) กำหนดกรณีที่ใช้บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการรับขนไม่ใช้บังคับ (เพิ่มมาตรา 7/1)
- (5) กำหนดให้สัญญาฯ รับขนมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบสูงกว่าที่พระราชบัญญัติกำหนด (เพิ่มมาตรา 7/2)
- (6) กำหนดเสรีภาพในการเข้าทำสัญญารับขน (เพิ่มมาตรา 7/3) และกรณีข้อกำหนดในสัญญารับขนที่เป็นโมฆะ (เพิ่มมาตรา 7/4)
- (7) เพิ่มเดิมการกำหนดจำนวน หลักเกณฑ์และวิธีการการจ่ายเงินล่วงหน้ากรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย การยกเลิกเที่ยวบิน และเที่ยวบินล่าช้า ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และมาตรการบังคับในกรณีผู้ขนส่งไม่จ่ายเงินล่วงหน้า (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 20)

- (8) แก้ไขเพิ่มเติมการทักท้วงต่อผู้ขนส่งเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเปียนหรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 22 และมาตรา 44)
- (9) กำหนดสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน ในกรณีการรับขนร่วมกัน (เพิ่มเติมมาตรา 53/1)
- (10) กำหนดการฟ้องคดีกรณีผู้ต้องรับผิดถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา 52/1) และเพิ่มวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องคดี (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 55)
- (11) กำหนดเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีใด ๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา 56/1 ถึงมาตรา 56/4)
- (12) กำหนดการอนุญาตตุลาการในกรณีของการรับขนของ (เพิ่มมาตรา 56/5)
- (13) กำหนดสิทธิไล่เบี้ยของฝ่ายที่สาม (เพิ่มมาตรา 56/6)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่...) พ.ศ. ...ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติที่มีเนื้อหาที่รองรับการเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลมากขึ้น เช่น มาตรา 4 ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” และให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “วัน” “รัฐภาคี” และ “อนุสัญญา”

นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มเติมในส่วนของเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีใด ๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติมาตรา มาตรา 56/1 ถึงมาตรา 56/4 ซึ่งมีเนื้อหาเช่นเดียวกับข้อ 33 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ ให้สิทธิแก่ผู้เสียหายสามารถเลือกที่จะนำคดีขึ้นฟ้องศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้ยังศาลใดศาลหนึ่งใน 5 แห่งนี้ ดังนี้

- ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่สถานที่ประกอบการของผู้ขนส่งซึ่งเป็นถิ่นที่ทำสัญญาตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่เป็นถิ่นปลายทาง

นอกจากนี้ ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย นอกจากโจทก์มีสิทธิเลือกตามศาลทั้ง 4 ศาลข้างต้นแล้ว โจทก์มีสิทธิเลือกเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่ถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศฉบับแก้ไขนี้ไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของการรับผิดของผู้ขนส่งกรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายตามมาตรา 10 จึงไม่ทำให้การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” เปลี่ยนแปลงไป เงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารยังคงเป็นเรื่องของอุบัติเหตุซึ่งเกิดขึ้นบนอากาศยาน อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาอนุตรioletแล้วย่อมมีพันธกรณีต่ออนุสัญญา ซึ่งพันธกรณีดังกล่าวจะรวมไปถึงการตีความกฎหมายให้มีความสอดคล้องกันด้วย

ปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อมาก็คือ กฎเกณฑ์การตีความตามกฎหมายภายในของไทยจะสอดคล้องกับกฎเกณฑ์การตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติสากลของรัฐภาคีอนุสัญญารัฐอื่น ๆ หรือไม่ เนื่องจากเมื่อมีกรณีที่ต้องตีความถ้อยคำที่ไม่ได้มีบทนิยามหรือไม่มี ความหมายพิเศษศาลไทยมักนำหลักการตีความตามความหมายธรรมดาหรือพจนานุกรมตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ ซึ่งดังที่ได้อธิบายไปในบทที่ 3 ว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำที่ไม่มีความหมายที่กำหนดตายตัว (Fixed Meaning) และไม่มี ความหมายตามธรรมชาติ (Natural Meaning) ที่ซึ่งรัฐภาคีจะสามารถยึดถือได้อย่างถาวร ยิ่งไปกว่านั้นความหมายยังสามารถตีความได้หลายประการและยังกำกวม การจะค้นหาความหมายที่แท้จริงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาและผู้ร่างอนุสัญญาจึงต้องนำหลักเกณฑ์การตีความหลายประการมาพิจารณาประกอบกัน โดยเฉพาะ การศึกษาความเป็นมาและงานเตรียมร่างของอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ไม่มีกฎหมายฉบับใดของไทยที่บัญญัติไปถึงการนำงานเตรียมร่างอนุสัญญา มาประกอบการตีความ หลักเกณฑ์การตีความตาม กฎหมายภายในจึงยังอาจไม่เพียงพอต่อการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของการรับขนทาง อากาศระหว่างประเทศ ซึ่งในหัวข้อต่อไปจะอธิบายถึงความแตกต่างและความสอดคล้องของ หลักเกณฑ์การตีความของไทยและในทางระหว่างประเทศ รวมไปถึงปัญหาของการปรับใช้กฎหมาย ไทยในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่...) พ.ศ. ... พร้อมเสนอ แนวทางในการตีความต่อไป

4.2 ความแตกต่างระหว่างกฎเกณฑ์การตีความกฎหมายภายในกับกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ

กฎเกณฑ์การตีความกฎหมายของไทยต้องพิจารณาตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลัก ซึ่งบัญญัติว่า

“อันกฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นๆ”

จากบทกฎหมายดังกล่าว อาจแยกการพิจารณาได้เป็น 2 หลักการคือ หลักการตีความตามตัวอักษรและหลักการตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติ

หลักการตีความตามตัวอักษรในกฎหมายภายในนั้น อาจเปรียบเทียบกับหลักการตีความตามตัวอักษรในความหมายธรรมดา ตามหลักการตีความกฎหมายระหว่างประเทศได้ ตามนัยแห่งมาตรา 31 วรรคแรกแห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ซึ่งบัญญัติว่า “สนธิสัญญานั้นให้ตีความโดยสุจริตตามความหมายธรรมดาของถ้อยคำ...” ซึ่งมีความคล้ายคลึงกันทั้งกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การตีความตามตัวอักษรตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศมีหลักให้พิจารณาแต่เพียงความหมายธรรมดา แต่หลักการตีความตามตัวอักษรของไทยนั้นมีความหมายกว้างกว่า ซึ่งนักกฎหมายไทยเห็นว่ารวมถึงการตีความตามความหมายพิเศษ และภาษาเทคนิค หรือทางวิชาการด้วย²² ดังนั้นการตีความตามตัวอักษรในความหมายของกฎหมายไทยจึงหมายถึง ความหมายธรรมดาและยังรวมถึงความหมายพิเศษอีกด้วย

หลักการตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบกับหลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาตามนัยแห่งมาตรา 31 อนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ที่กำหนดว่าสนธิสัญญานั้นให้ตีความโดยสุจริตและพิจารณาถึงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้น ซึ่งหากวิเคราะห์ตามตัวอักษร การตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติในมาตรา 4 จะแตกต่างกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ในประเด็นที่ว่า มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “ความมุ่งหมาย” ในขณะที่

²² ประสิทธิ์ ไชวีโลกุล, การตีความกฎหมาย สัญญา และกรรมธรรม์ประกันภัย, กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2538, หน้า 12-13

อนุสัญญากรุงเวียนนาใช้คำว่า “ตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์” ซึ่งคำว่า “ความมุ่งหมาย” หมายถึง เหตุผลของการทำสนธิสัญญา และเหตุผลของบทบัญญัตินั้นๆ ส่วนคำว่า “วัตถุประสงค์” หมายถึงผลที่ต้องการจะให้เกิดขึ้นจากการทำสนธิสัญญานั้นหรือบทบัญญัตินั้น²³ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า มาตรา 4 ตีความแต่เพียงความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นๆ กล่าวคือ ตีความตามเหตุผลของการบัญญัติกฎหมายนั้น แต่ไม่ได้พิจารณาถึงผลของกฎหมายนั้น การตีความตามมาตรา 4 จึงแคบกว่า มาตรา 31 วรรคแรกของอนุสัญญากรุงเวียนนา

อย่างไรก็ดี ไม่เคยปรากฏคำพิพากษาของศาลไทยที่แยกพิจารณา คำว่า “วัตถุประสงค์” และ “ความมุ่งหมาย” ออกจากกัน ในทางปฏิบัติจึงอาจเข้าใจได้ว่าการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญากับการตีความมุ่งหมายของบทบัญญัติในมาตรา 4 มีความใกล้เคียงกัน

อนึ่ง นอกจากหลักเกณฑ์การตีความที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 แล้ว เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังปรากฏอีกหลายมาตราที่มีหลักการตีความที่คล้ายคลึงกับการตีความสนธิสัญญากฎหมายระหว่างประเทศ แม้จะเป็นหลักกฎหมายเกี่ยวกับการตีความสัญญาซึ่งศาลไม่ได้นำหลักกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้เพื่อตีความสนธิสัญญา เหตุที่หลักการตีความสัญญามีความคล้ายคลึงกับการตีความสนธิสัญญานั้นเนื่องมาจากหลักการตีความกฎหมายระหว่างประเทศนั้นแท้จริงแล้วมีที่มาจากกฎหมายแพ่งของเอกชน (The Law of Private Contract) ประกอบกับลักษณะของสนธิสัญญานั้นอยู่บนหลักการที่ว่า “สัญญาต้องเป็นสัญญา” (Pacta Sunt Servanda)²⁴ ซึ่งเหมือนกับหลักการสัญญาของเอกชน

ตามที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ทั้งหลักเกณฑ์การตีความกฎหมายทั่วไปและหลักเกณฑ์การตีความสัญญา เมื่อนำมาพิจารณารวมกันต่างก็มีหลักเช่นเดียวกับการตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนี้

²³ อรุณ ภาณุพงศ์, “การตีความสนธิสัญญา”, ในรวมบทความทางวิชาการเนื่องในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์สัญญา ธรรมศักดิ์ (กรุงเทพฯ : มุลินีนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 219.

²⁴ มาตรา 27 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

1. หลักการตีความตามตัวอักษรในความหมายธรรมดาที่ปรากฏในมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เทียบได้กับข้อ 31 (1) อนุสัญญากรุงเวียนนาฯ
2. หลักการตีความตามตัวอักษรในความหมายพิเศษที่ปรากฏในมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เทียบได้กับข้อ 31 (4) อนุสัญญากรุงเวียนนาฯ
3. หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา สามารถเปรียบเทียบได้ระหว่างมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับข้อ 31 (1) ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ

หลักการตีความทั่วไปตามกฎหมายภายในจึงยังคงขาดหลักเกณฑ์การตีความบางประการตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น หลักการพิจารณาความตกลงภายหลัง (Subsequent Agreement) หลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของภาคี (Subsequent Practice) หลักการพิจารณากฎเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ระหว่างภาคี และหลักการพิจารณาข้อประกอบ (Supplementary Means of Interpretation) ตามข้อ 32 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ซึ่งรวมไปถึงการพิจารณางานเตรียมร่างสนธิสัญญา (Travaux Préparatoires) และบริบทของการทำสนธิสัญญา เป็นต้น ซึ่งข้อจำกัดทางหลักเกณฑ์การตีความของศาลภายในอาจส่งผลให้ศาลมีหลักเกณฑ์ที่จะนำมาปรับใช้ตีความสนธิสัญญาค่อนข้างแคบกว่ากฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งหากใช้กฎเกณฑ์การตีความกฎหมายภายในกับสนธิสัญญา ก็เกิดความไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้น ในการตีความสนธิสัญญา จึงเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องนำกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศมาปรับใช้

4.3 การปรับใช้กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศในประเทศไทย

แม้ว่าประเทศไทยจะได้เข้าร่วมในการพิจารณาอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ เมื่อปี ค.ศ. 1964 แต่ไม่ได้มีการลงนามให้สัตยาบัน ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ อนุสัญญาดังกล่าวจึงไม่มีผลผูกพันประเทศไทยในฐานะภาคี อย่างไรก็ตาม อนุสัญญากรุงเวียนนาฯ เป็นอนุสัญญาที่รวบรวมกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับสนธิสัญญามาประมวลเข้าด้วยกัน ประเทศไทยจึงผูกพันกับอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ในส่วนที่เป็นกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศตามกฎเกณฑ์ที่เรียกว่าการพัฒนาอย่างก้าวหน้า (Progressive Development)

นอกจากนี้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ องค์การพิจารณาอุทธรณ์ขององค์การการค้าโลก ต่างก็ยืนยันว่ากฎเกณฑ์การตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และมีผลผูกพันรัฐไม่ว่าจะเป็นภาคีอนุสัญญาหรือไม่ก็ตาม กฎเกณฑ์การตีความตามที่ปรากฏในอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ จึงมีผลผูกพันประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในฐานะจารีตประเพณีระหว่างประเทศ

สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อมาก็คือ การบังคับใช้กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศโดยศาลภายในของประเทศไทยเป็นอย่างไร ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังนี้

ศาสตราจารย์คณะนิง ฤไชย มีความเห็นว่า “ถ้าเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศก็สามารถที่จะใช้ได้เลย ถ้าเป็นสนธิสัญญาที่ต้องผ่านกระบวนการแปลง หรือยอมรับให้เป็นกฎหมายภายในก่อน แต่ถ้าเป็นสนธิสัญญาที่มาจากจารีตประเพณี นำมารวบรวมให้ชัดเจนขึ้น เช่น กฎหมายทะเล หรือ ประเพณีทางการทูต พวกนี้เราจะไม่เป็นภาคี หรือไม่มีกฎหมายภายในออกมา เราก็น่าจะใช้ได้”²⁵

ศาสตราจารย์ ดร. อรุณ ภาณุพงศ์ มีความเห็นว่า “กฎหมายจารีตประเพณีมีลักษณะพิเศษอยู่อย่างหนึ่ง คือผูกมัดทุกประเทศ เว้นแต่ประเทศที่คัดค้าน แต่ต้องคัดค้านตลอดมา...ตั้งนั้นจารีตประเพณีระหว่างประเทศนี้ผูกมัดทุกประเทศ คำว่า “ผูกมัด” ไม่ใช่เฉพาะศาล แต่ผูกมัดทั้งนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการ ถ้ามองว่ามีผลบังคับในประเทศไทยหรือไม่ ผลบังคับหมายความว่า กฎหมายผูกพันให้ต้องปฏิบัติใหม่ หรือว่าใช้บังคับไม่ได้ อย่างรัฐธรรมนูญมาตรา 6 ว่า รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุด กฎหมาย ข้อบังคับ หรือระเบียบใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญนี้ ใช้บังคับมิได้ ภาษาอังกฤษเรียกว่า “Unenforceable” ไม่ได้ทำให้สัญญาเสียไป แต่ไปใช้บังคับได้...”²⁶

นอกจากนี้ศาสตราจารย์ (พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล มีความเห็นว่า “กฎหมายระหว่างประเทศที่มีที่มาจากสนธิสัญญา อนุสัญญา หรือกฎหมายระหว่างประเทศที่มีที่มาจากจารีตประเพณี หรือ หลักกฎหมายทั่วไป เป็นต้น ซึ่งเรียกกันว่า กฎหมายระหว่างประเทศที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษรจะ

²⁵ อีระวุฒิ เต็มสิริวัฒนกุล, แนวทางการตีความอนุสัญญาเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนในบริบทของกฎหมายระหว่างประเทศ : กรณีศึกษาของประเทศไทย, (บทสัมภาษณ์ศาสตราจารย์คณะนิง ฤไชย เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2546 เวลา 9.30-9.45 น. ณ สำนักงานคณะนิงแอนด์พาร์ทเนอร์, ในเอกสารประกอบสัมมนาเรื่อง “กฎหมายระหว่างประเทศอย่างไรที่มีผลในประเทศไทย” จัดโดยสมาคมกฎหมายระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ณ โรงแรมมณเฑียร, หน้า 29.), คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (2548), หน้า 177

²⁶ อ้างแล้ว

มีผลเป็นกฎหมายภายในโดยอัตโนมัติ เพราะว่ากฎหมายระหว่างประเทศที่มีที่มาจากจารีตประเพณี นั้นถือว่าเป็นกฎหมายพื้นฐานของสังคมโลก ซึ่งเกิดจากการยอมรับและปฏิบัติตรงกันของทุกประเทศ เพราะฉะนั้นจึงมีสภาพคล้ายกับมีที่มาจากกฎหมายภายในของทุกประเทศร่วมกันอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องย้อนกลับไปเพื่ออนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน ไม่เหมือนกฎหมายระหว่างประเทศที่มาจากความตกลง อนุสัญญาซึ่งไม่ได้มีรากฐานมาจากกฎหมายภายในทุกประเทศ เป็นเรื่องที่รัฐหรือรัฐบาลของแต่ละประเทศมาทำกันขึ้น หรือสร้างขึ้นบนเวทีระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการอนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเสียก่อนตามหลัก Dualism ส่วนกฎหมายระหว่างประเทศที่มาจากจารีตประเพณีระหว่างประเทศพัฒนามาจากทางปฏิบัติภายในประเทศของทุกประเทศอยู่แล้ว จึงก่อตัวขึ้นมาเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ จึงไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายภายในอนุวัติการอีกครั้ง ซึ่งรัฐธรรมนูญของประเทศไทยตามตัวบทบังคับให้ออกกฎหมายเฉพาะ ความตกลงระหว่างประเทศ อนุสัญญา หรือสนธิสัญญา ไม่ได้บังคับถึงจารีตประเพณีระหว่างประเทศ หรือหลักกฎหมายทั่วไประหว่างประเทศ”²⁷

จากความเห็นของนักกฎหมายผู้ทรงคุณวุฒิทั้งสามท่าน อาจกล่าวได้ว่า จารีตประเพณีระหว่างประเทศนั้นสามารถใช้บังคับโดยไม่ต้องออกกฎหมายอนุวัติการ หากเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีที่มาจากการปฏิบัติภายในของรัฐหรือกฎหมายภายในของประเทศไทยอยู่แล้วย่อมมีผลบังคับภายในประเทศไทยโดยปริยาย ในขณะที่จารีตประเพณีที่ไม่เคยปรากฏว่าเคยมีการใช้ปฏิบัติในประเทศไทย อาจต้องอาศัยกฎหมายอนุวัติการจึงจะบังคับใช้ได้ ซึ่งหลักการตีความตามสนธิสัญญากฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎหมายภายในของประเทศไทยดังที่กล่าวมาแล้ว ได้แก่ หลักการตีความตามตัวอักษรในความหมายธรรมดาและความหมายพิเศษและหลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หลักการตีความโดยพิจารณาบริบทที่ปรากฏในแนวทางปฏิบัติของศาลเกี่ยวกับการตีความกฎหมายเช่นกัน การตีความดังกล่าวนี้ควรมีผลบังคับในประเทศไทยโดยอัตโนมัติ ส่วนหลักการพิจารณาความตกลงภายหลัง หลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติของรัฐภาคี หลักการพิจารณากฎเกณฑ์แห่งกฎหมายที่ใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างภาคี หลักการเหล่านี้แม้จะไม่มีบัญญัติไว้ไว้ในกฎหมายภายในของไทยอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ศาลก็มักหยิบยกหลักการเหล่านี้มาปรับใช้เมื่อพิจารณาในเรื่องของสัญญา ไม่

²⁷ ธีระวุฒิ เต็มสิริวัฒนกุล, อ้างแล้ว, หน้า 178

ว่าจะเป็นการพิจารณาความตกลงภายหลังหรือแนวทางปฏิบัติภายหลังของคู่สัญญา อาจถือได้ว่า จารีตประเพณีเหล่านี้มีผลบังคับทันทีเช่นเดียวกันในฐานะที่เป็นแนวทางปฏิบัติของศาล

ในเรื่องการนำสืบพยานหลักฐานในศาลนั้น หากเป็นจารีตประเพณีที่ไม่มีการอนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน ตามหลักแล้วย่อมต้องถือว่าเป็นปัญหาข้อเท็จจริงที่คู่ความฝ่ายที่จะอ้างประโยชน์ จะต้องนำสืบแก่ศาล เว้นเสียแต่ว่าจะเป็นจารีตประเพณีที่ศาลต้องรู้อเอง คู่ความไม่จำเป็นต้องนำสืบ ซึ่งน่าจะหมายความรวมถึงจารีตประเพณีซึ่งเป็นแนวทางปฏิบัติภายในอยู่แล้วด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาดังนี้ จะเห็นได้ว่า จารีตประเพณีระหว่างประเทศก็เป็นสิ่งที่ศาลต้องรู้อเอง เพราะในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ของไทยตลอดจนแนวทางปฏิบัติของศาลเองก็ปรากฏหลักกฎหมายจารีตประเพณี ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการตีความกฎหมาย ผู้เขียนจึงเห็นว่าศาลสามารถใช้กฎเกณฑ์การตีความ สนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนาในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศซึ่งมีผลผูกมัดทุก ประเทศโดยไม่ต้องมีการอนุวัติการมาประกอบการพิจารณาได้ คู่ความไม่จำเป็นต้องนำสืบ

ท่านวิชัย อริยะนันทกะ ได้ให้ความเห็นในประเด็นการตีความโดยศาลไทยว่า²⁸ “หลักสำคัญ ของการตีความประการแรกจะต้องดูบทนิยามของคำนั้นตามที่ได้มีการบัญญัติไว้ในสนธิสัญญา เสียก่อน หากสนธิสัญญานั้นไม่มีบทนิยามเช่นว่าให้ตีความตามตัวอักษรหรือการตามความหมาย ธรรมดา ซึ่งต้องตีความตามพจนานุกรม เว้นเสียแต่ว่าเมื่อตีความตามความหมายธรรมดาแล้วปรากฏ ความหมายที่แปลกประหลาด (Absurd) หรือกำกวมให้พิจารณาหลักเกณฑ์การตีความอื่นประกอบ นอกจากนี้ถ้าเป็นกฎหมายที่ศาลต้องรู้อเอง (Judicial Notice) แม้คู่ความจะไม่ได้นำสืบให้ประจักษ์แก่ ศาลแต่ศาลก็รู้อเองได้ อย่างคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาก็เคยมีการหยิบยกอนุสัญญากรุง ปารีส มาใช้บังคับโดยอนุโลมทั้งที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีอนุสัญญา แต่ศาลได้พยายามอธิบาย เหตุผลจุดเกาะเกี่ยวในทางระหว่างประเทศที่ต้องนำอนุสัญญากรุงปารีสมาบังคับใช้โดยเทียบกฎหมาย ไกล่เคียงในการหาเจตนารมณ์ของกฎหมายในการให้ความหมายของเครื่องหมายที่มีชื่อเสียงไปทั่ว (Well Known Mark) ศาลไม่ได้หยิบยกมาใช้โดยตรง แต่นำมาใช้ในลักษณะที่เป็นแนวทางในการ ตีความกฎหมาย”

²⁸ บทสัมภาษณ์ท่านวิชัย อริยะนันทกะ, ผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง, โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค, วันที่ 16 กันยายน 2558

ส่วนการพิจารณางานเตรียมร่างสนธิสัญญา เช่น การประชุมร่างกฎหมาย บันทึกการประชุม หรือการเจรจาของคู่สัญญาหรือรัฐภาคี เป็นหลักการที่ศาลยังไม่เคยนำมาพิจารณา หรือนำมาปฏิบัติ ในการพิจารณาคดี แต่ก็ไม่ปรากฏข้อห้ามในการพิจารณา กฎเกณฑ์ในการตีความสนธิสัญญาตาม กฎหมายระหว่างประเทศนี้ ถ้าไม่มีการอนุวัติการเข้ามาเป็นกฎหมายภายในประเทศ ก็ถือเป็น ข้อเท็จจริงที่คู่ความที่จะอ้างประโยชน์จะต้องนำพยานผู้เชี่ยวชาญมาสืบให้เห็น เพราะศาลไทยจะถือว่ากฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายที่ศาลรู้เองเฉพาะส่วนที่ได้มีการอนุวัติการเป็นกฎหมาย ภายในแล้ว

กล่าวโดยสรุป การตีความสนธิสัญญาอันเป็นที่ยอมรับในทางระหว่างประเทศล้วนเป็นไปใน ทิศทางเดียวกันคือ ในการตีความสนธิสัญญาโดยศาลภายในประเทศต้องปรับใช้กฎเกณฑ์การตีความ กฎหมายระหว่างประเทศซึ่งผูกพันในฐานะเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงไม่ต้อง พิจารณาในเรื่องของการเป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 แต่อย่างใด

4.4 แนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

4.4.1 แนวทางการตีความพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

ดังที่ได้ศึกษามาแล้วว่าการตีความสนธิสัญญา ศาลสามารถนำหลักกฎหมายเกี่ยวกับการ ตีความตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาประกอบการพิจารณาได้เลย อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่ต้อง พิจารณาต่อไปคือ การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. 2558 เป็นการตีความข้อความในพระราชบัญญัติซึ่งเป็นกฎหมายภายในโดยแท้ เพราะขณะที่มีการบังคับ พระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีได้ลงนามในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เมื่อประเทศไทยยังมีได้เป็นภาคีอนุสัญญาประเทศไทยจึงยังไม่มีพันธกรณีต่ออนุสัญญาฉบับ ดังกล่าว

สำหรับประเทศไทย ปัจจุบันยังไม่พบว่ามีคำพิพากษาศาลฎีกาได้นำกฎเกณฑ์การตีความ สนธิสัญญาตามหลักจารีตประเพณีมาปรับใช้กับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 สาเหตุเป็นเพราะพระราชบัญญัติเพิ่งมีการบังคับใช้ไปไม่นานคือเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม

2558 นอกจากนี้ยังอาจเป็นเพราะประเทศไทยยังมีได้เป็นภาคีสัญญากรุงเวียนนาและอนุสัญญามอนทรีออลฯ ดังนั้นในการตีความบทบัญญัติที่ไม่ความไม่ชัดเจนหรือคลุมเครือผู้เขียนเห็นว่าต้องตีความตามหลักการตีความของกฎหมายภายใน ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

- ก. หลักการตีความตามตัวอักษรหรือความหมายธรรมดา ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การตีความตามมาตรา 4 วรรคแรกบัญญัติว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น”

การตีความกฎหมายตามตัวอักษรหมายถึงความหมายธรรมดา เครื่องมือที่ศาลใช้ในการพิจารณาและค้นหาความหมายของถ้อยคำสำนวนนั้น คือ พจนานุกรม คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 หมายความว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, ความบังเอิญ” ซึ่งมีความหมายใกล้เคียงกับคำแปลภาษาอังกฤษคำว่า “accident” โดยความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรม Black’s Law หมายถึง²⁹

“a) An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated.

b) An unforeseen and injurious occurrence not attributable to mistake, negligence, neglect, or misconduct”

“ก) ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้เกิดจากความตั้งใจและไม่สามารถคาดเห็นได้; สิ่งซึ่งมิได้เกิดในเหตุการณ์ปกติทั่วไป หรือที่ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้

ข) เหตุการณ์ซึ่งไม่สามารถคาดเห็นได้และภัยอันตรายที่มิได้เกิดจากความผิดพลาด ประมาท เลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ”

²⁹ Black’s Law Dictionary 8th ed., s.v., “accident”

อย่างไรก็ตาม ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในทางกฎหมายนั้นแตกต่างออกไป สะท้อนให้เห็นแนวคิดดังกล่าวได้จากการที่ข้อ 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้เปลี่ยนถ้อยคำที่ใช้จากคำว่า “เหตุการณ์” เป็นคำว่า “อุบัติเหตุ” ยิ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 นี้ต้องเป็น “เหตุการณ์พิเศษ” (special event) เท่านั้นที่จะสามารถเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหายได้ ไม่ใช่เหตุการณ์ใดๆก็ได้

เมื่อพิจารณาคำพิพากษาของฎีกาคืออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะเห็นได้ว่า ศาลมีได้ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” เพียงแต่ในขอบเขตของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญปราศจากการกระทำอันเจตนาหรือจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำไม่ ยกตัวอย่างเช่น คดี Wallace v. Korean Air (2002)³⁰ ซึ่งคนโดยสารคนหนึ่งได้ล่องละเมิดทางเพศคนโดยสารอีกคนหนึ่ง หรือ คดีการก่อการร้ายบนเครื่องบินอย่างคดี Husserl v. Swissair³¹ คดี *Evangelinos v. Trans World Airlines* คดี *Hernandez v. Air France* คดี *Herman v. TWA* ซึ่งผู้เขียนได้ยกตัวอย่างคำพิพากษาคดีเหล่านี้มาในบทที่แล้ว จะเห็นได้ว่าศาลได้ขยายขอบเขตของคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้รวมไปถึงการกระทำโดยจงใจหรือละเว้นการที่จกต้องกระทำของสายการบินและการกระทำโดยจงใจของบุคคลที่สามด้วย ดังนั้นหากศาลไทยตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมตามความหมายทั่วไป กรณีการกระทำโดยจงใจของสายการบินหรือบุคคลที่สามอาจไม่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งย่อมเป็นการตีความที่ขัดกับแนวปฏิบัติของฎีกาคืออื่นๆ

เมื่อวิเคราะห์หลักการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ของศาลต่างประเทศ โดยการเปรียบเทียบความรับผิดชอบยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็มีความสอดคล้องกันดังนี้ ตามข้อ 20 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ (เทียบได้กับมาตรา 13³² แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ)

³⁰ Wallace v. Korean Air Lines 214 F.3rd 293 (2nd Cir.2000)

³¹ 12 Avi 17, 637 = 351 F. sup 702 = 1973 USA v R 825; 13 Avi 17, 603 = 485 F.2d 385 = 388 F. Supp 1238 = AL 1976, 262

³² มาตรา ๑๓ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิด หรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสารความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติทั้งปวงว่าด้วยความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ซึ่งกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าคนโดยสารซึ่งเป็นผู้เรียกร้องค่าสินไหมนั้นเป็นผู้ก่อหรือมีส่วนในความเสียหายนั้นเสียเองโดยการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบหรือโดยประมาทเลินเล่อ และสำหรับค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 SDRs ผู้ขนส่งก็สามารถยกข้อต่อสู้เพื่อบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก ตามข้อ 21 อนุสัญญามอนทรีออลฯ (เทียบได้กับ มาตรา 14³³ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ) จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ นั้นสามารถเกิดจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำหรือเป็นการทำโดยประมาทของผู้ขนส่งหรือคนโดยสารหรือบุคคลที่สามก็ได้ เพียงแต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่นว่าแล้ว ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุตามข้อยกเว้นที่กำหนดเพื่อบอกปิดความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดตามแต่กรณี

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” มาตรา 10 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ หากปรับหลักเกณฑ์การตีความตามความหมายหมายธรรมดาตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพียงหลักการเดียว โดยไม่พิจารณาหลักเกณฑ์อื่นประกอบผู้เขียนจึงเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องพิเคราะห์เจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมาย โดยน่าจะถือได้ว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำศัพท์วิชาการ หรือศัพท์เทคนิคที่มีความหมายเฉพาะเจาะจงเมื่ออยู่ในบริบทของการรับขนทางอากาศ อาจมีความหมายเฉพาะแตกต่างไปจากความหมายทั่วไป การตีความในลักษณะนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นการตีความตามความหมายพิเศษ เมื่อประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ จึงเป็นปัญหาที่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างต้องนำสืบถึงความหมายพิเศษที่มีอยู่

- ข. หลักการตีความตามตัวอักษรในความหมายพิเศษที่ปรากฏในมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

³³ มาตรา ๑๔ ในกรณีที่ค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ มีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ตามมาตรา ๑๓

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ ในมูลค่าส่วนที่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน หากพิสูจน์ได้ว่า

(๑) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ

(๒) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

หลักการตีความตามตัวอักษรนี้ยังรวมไปถึงการตีความตามตัวอักษรในความหมายพิเศษ คำศัพท์เทคนิคและคำศัพท์ในทางวิชาการด้วย หมายถึงศัพท์ธรรมดาเป็นคำศัพท์ที่โดยทั่วไปมีความหมายอย่างหนึ่งแต่เมื่อใช้กฎหมายแล้วจะมีความหมายต่างไปจากความหมายธรรมดา หรือคำศัพท์ที่กฎหมายนั้นๆ ให้ความหมาย หรือนิยามศัพท์ไว้โดยเฉพาะ ซึ่งปัจจุบันมีกฎหมายเทคนิคมากมาย และกฎหมายแต่ละฉบับก็ต้องการให้ความหมายเฉพาะของถ้อยคำบางคำไว้ให้ชัดเจน หรือบางครั้งก็นำเอาศัพท์ที่เป็นศัพท์เทคนิคของวิชานั้นๆ มาบัญญัติไว้โดยการให้นิยามศัพท์เฉพาะ

โดยน่าจะถือได้ว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำศัพท์วิชาการ หรือศัพท์เทคนิคที่มีความหมายเฉพาะเจาะจงเมื่ออยู่ในบริบทของกฎหมายการรับขนทางอากาศ ซึ่งมีความหมายเฉพาะแตกต่างไปจากความหมายทั่วไป เมื่อประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีสัญญามอนตรียอลฯ จึงเป็นปัญหาที่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างต้องนำสืบถึงความหมายพิเศษที่มีอยู่

ท่านสมชาย พิพุทธวัฒน์ ได้ให้ความเห็นว่า “พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเจตนาที่จะยกเว้นตามอนุสัญญามอนตรียอล ค.ศ. 1999 เพื่อที่จะใช้หลักการตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งในชั้นร่างก็ได้มีการตระหนักถึงปัญหาความไม่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” อยู่แล้วแต่คณะกรรมการร่างไม่สามารถหาคำนิยามที่เป็นความหมายโดยเฉพาะได้ ในเรื่องการตีความศาลบางประเทศก็เห็นว่าอำนาจการตีความนั้นเป็นอำนาจอธิปไตยของแต่ละศาล แต่ละศาลมีเขตอำนาจในการตัดสินของตนเอง แต่มันก็จะเกิดความพิลึกพิลั่นมากหากศาลประเทศหนึ่งตีความอย่างหนึ่งและศาลอีกประเทศตีความอย่างหนึ่ง จึงเกิดความพยายามที่จะตีความให้มีความลงรอยกัน ซึ่งประเด็นนี้เป็นสิ่งที่คณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศฯ พบในระหว่างที่มีการร่าง สำหรับประเทศไทยเองก็เช่นเดียวกัน ถ้าไม่ได้มีการเขียนเป็นนิยามศาลก็จะไม่ยอมรับว่ามีความหมายที่แตกต่างจากความหมายธรรมดา แต่ในความหมายธรรมดาก็ยังมีกรณีที่เป็นศัพท์เทคนิคด้วยซึ่งอันนี้ศาลยอมรับ ดังนั้นเมื่อไม่มีคำนิยามศาลก็ต้องพิจารณาว่าเป็นคำธรรมดาที่มีความหมายทางเทคนิคหรือไม่ และความหมายทางเทคนิคนั้นหาได้จากที่ไหน ก็ต้องดูที่อนุสัญญาซิกาโกฯ อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวก็มีหลักที่จะใช้หลักของอนุสัญญามอนตรียอล ค.ศ. 1999 อยู่แล้ว ดังนั้นคำพิพากษาโดยศาลต่างประเทศจึงเป็น

ข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นหน้าที่ของคู่ความในการนำเสนอให้ศาลเห็น ว่าศาลต่างประเทศมีการปรับใช้ อนุสัญญามอนทรีออลกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอย่างไร”³⁴

จากความเห็นของท่านสมชาย พิพัธวัฒน์จะเห็นได้ว่าคณะกรรมาช้พระราชบัญญัติการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ได้ตระหนักถึงความหมายเฉพาะของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตาม อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งไม่ใช่ความหมายทั่วไปของคำว่า “อุบัติเหตุ” เพียงแต่ คณะกรรมการยกร่างเห็นว่าการบัญญัติคำนิยามลงไปพระราชบัญญัติอาจเป็นการไม่เหมาะสม อย่างไม่ไรก็ดี จะตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายธรรมดาไม่ได้ ต้องตีความตามความหมาย ธรรมดาในลักษณะที่เป็นความหมายทางเทคนิค โดยพิจารณาจากกฎหมายที่บัญญัติคำนิยาม “อุบัติเหตุ” ซึ่งปรากฏในคำสั่งเกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานโดยกระทรวง คมนาคมตามมาตรา 63 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (หรืออนุสัญญาชิคาโก) ทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 เนื่องจากประเทศไทยลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงได้ออกคำสั่งเกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานโดยกำหนดให้มีคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ดังต่อไปนี้³⁵

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของ อากาศยาน ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใดๆเข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้น จนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

³⁴ บทสัมภาษณ์ท่านสมชาย พิพัธวัฒน์, อธิบดีกรมการบินพลเรือน, กรมการบินพลเรือน, เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2558

³⁵ คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่องการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน ยกเลิกคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 375/2550 สั่ง ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 เรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

- (1) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก
- (ก) การอยู่ในอากาศยาน
 - (ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใดๆของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่างๆที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ
 - (ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น
- ยกเว้นเมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเอง หรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ
- (2) อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย โดย
- (ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ
 - (ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
- ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่างๆของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่างๆ (Probes) ครีบ (Vaness) ยาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่างๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผีวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และ ความเสียหายเล็กน้อยอื่นๆที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือนกชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Radome) หรือ
- (3) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหาค้นหาอย่างเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

อย่างไรก็ตาม การนำคำนิยามตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาปรับใช้โดยตรงกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออลนั้นอาจทำให้ความหมายที่แท้จริงตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญามอนทรีออลคลาดเคลื่อนไป เนื่องจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง ในขณะที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล ซึ่งเจตนารมณ์ของทั้งสองอนุสัญญามีความแตกต่างกัน โดยเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล คือการมุ่งหาผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร ในขณะที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาชิคาโก ไม่ได้ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้โดยสารแต่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุ (Aircraft Accident Investigation) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุและให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงไม่ปรากฏคำพิพากษาของศาลรัฐภาคีที่นำคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาปรับใช้ในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออล

ค. หลักการตีความตามความมุ่งหมายของบัญญัติตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หลักการตีความตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ถือว่าเป็นที่มาแห่งสิทธิที่ใช้กล่าวอ้างหลักเกณฑ์ในทางกฎหมายระหว่างประเทศ อันได้แก่สนธิสัญญาที่ประเทศไทยผูกพันเข้าเป็นภาคีและมิได้ผูกพันเข้าเป็นภาคี เช่นสนธิสัญญาที่มีลักษณะจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และหลักกฎหมายทั่วไป รวมทั้งกฎหมายของต่างประเทศเพื่อให้ศาลไทยยอมรับและปรับใช้หลักดังกล่าว

หลักการตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์คือการตีความตามความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นๆ ซึ่งเมื่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดไม่ชัดเจนหรือถ้อยคำในความหมายธรรมดาไม่สามารถแสดงถึงความหมายที่แท้จริงได้ ก็ต้องมีการตีความเพื่อเสาะหาความหมายที่แท้จริงของบทกฎหมาย โดยหลักเกณฑ์การตีความนี้สามารถเทียบได้กับหลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา (Teleological Approach) ซึ่งเป็นเครื่องมือกำหนดกรอบหรือขอบเขตของการตีความสนธิสัญญาว่าไม่ควรตีความที่เกินเลยออกไปจากวัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญาโดยเฉพาะในกรณีที่สนธิสัญญาไม่มีบทบัญญัติ

ในเรื่องนั้นๆ เลย เมื่อความมุ่งหมายของบทบัญญัติคือผลที่หลักการตีความนี้ต้องการ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงเครื่องมือที่ใช้ในการตีความเพื่อให้ได้มาซึ่งผลนั้น โดยสามารถพิจารณาได้ดังนี้

เครื่องมือที่เป็นรูปธรรมประการหนึ่งในการตีความเพื่อหาความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติคือ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติซึ่งปรากฏในหนังสือราชกิจจานุเบกษาฉบับที่ประกาศใช้กฎหมายฉบับนั้น การที่พระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนดแต่ละฉบับมีหมายเหตุไว้ในตอนท้ายเพื่อให้ผู้ใช้กฎหมายสามารถทราบความเป็นมาและเหตุผลแห่งการตรากฎหมายฉบับนั้น เห็นได้จากหมายเหตุที่ปรากฏอยู่ท้ายตัวบทกฎหมายนั้นทำให้การใช้กฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งการตีความ เป็นไปอย่างสะดวกมากขึ้น สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ปรากฏหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติมีข้อความดังนี้

“เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

จากหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทำให้ทราบถึงเหตุผลในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่มีเนื้อหารองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ การที่ประเทศไทยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้จึงไม่เหมาะสม เห็นสมควรที่จะมีการยกร่างกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะสอดคล้องกับสังคมระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า เมื่อต้องตีความบทบัญญัติใดๆตามพระราชบัญญัตินี้ ผลของการตีความนั้นก็ควรเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ

จากแนวคำพิพากษาของศาลไทยได้มีการยอมรับกฎหมายต่างประเทศในฐานะหลักกฎหมายทั่วไปและจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เช่นศาลฎีกาได้เคยวินิจฉัยว่าควรถือว่ากฎหมายว่าด้วย

ประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย³⁶ นอกจากนี้ศาลอุทธรณ์ยังได้เคยหยิบยกอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ที่ประเทศไทยมิได้ผูกพันเป็นภาคีเข้ามาใช้ตีความ โดยอาศัยบทบัญญัติมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ศาลมิได้ให้เหตุผลในการหยิบยกสนธิสัญญาที่ประเทศไทยมิได้เข้าเป็นภาคีมาบังคับใช้แต่อย่างใด³⁷

คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ คดีหมายเลขแดงที่ ทป 6/2541 คดีหมายเลขแดงที่ ทป 72/2542 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8834/2542 ได้มีการหยิบยกอนุสัญญากรุงปารีสว่าด้วยการคุ้มครองทรัพย์สินทางอุตสาหกรรม ค.ศ. 1976 (Paris Convention for the Protection of Industrial Property 1976) มาใช้บังคับโดยอนุโลมทั้งที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีอนุสัญญา แต่ศาลได้พยายามอธิบายเหตุผลจุดเกาะเกี่ยวในทางระหว่างประเทศที่ต้องนำอนุสัญญากรุงปารีสมาบังคับใช้โดยเทียบกฎหมายใกล้เคียงในการหาเจตนารมณ์ของกฎหมายในการให้ความหมายของเครื่องหมายที่มีชื่อเสียงไปทั่ว (Well Known Mark)

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 11/2542 ความว่า

“เมื่อได้ความว่าหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 224 หมายถึงสัญญา หรือความตกลงที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องพิจารณาว่า สัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้น มีลักษณะประการใดบ้าง ตามกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งมีที่มาจากจารีตประเพณีและแนวปฏิบัติของนานาประเทศที่ได้ยึดถือกันมาเป็นเวลาช้านาน จนกระทั่งได้มีการจัดทำประมวล เป็นอนุสัญญาขึ้นมาภายในกรอบของการประชุมสหประชาชาติ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 และอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาระหว่าง รัฐและองค์การระหว่างประเทศ หรือระหว่างองค์การระหว่างประเทศ ค.ศ. 1986 อนุสัญญาทั้งสองฉบับซึ่งเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ได้กำหนดลักษณะของสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศไว้ว่า "สนธิสัญญา" ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับหมายถึง "ความตกลงระหว่างประเทศที่ทำขึ้นเป็นหนังสือระหว่างรัฐต่าง ๆ

³⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496

³⁷ คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ที่ 2965/2538

หรือระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศ หรือระหว่างองค์การระหว่างประเทศด้วยกัน และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะทำขึ้นเป็นฉบับเดียวหรือสองฉบับหรือหลายฉบับ ผูกเข้าด้วยกัน และไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร" ความหมายของ "สนธิสัญญา" ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวจึงครอบคลุมถึงความตกลงระหว่างประเทศทุกรูปแบบ เช่น สนธิสัญญา อนุสัญญา ความตกลง ข้อตกลง หนังสือ แลกเปลี่ยน พิธีสาร ธรรมเนียมทั่วไป ธรรมเนียมสุดท้าย เป็นต้น ดังนั้น คำว่า "หนังสือสัญญา" ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 224 จึงหมายถึง ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ทำขึ้นเป็นหนังสือกับนานาประเทศหรือกับองค์การระหว่างประเทศ โดยมีความมุ่งหมายเพื่อให้เกิดผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างกันตามกฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าความตกลงนั้น จะจัดทำขึ้นในรูปแบบใดและใช้ชื่ออย่างไร และมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า "สนธิสัญญา" ดังที่กล่าวแล้ว"

ตามนัยคำวินิจฉัยดังกล่าวของศาลรัฐธรรมนูญจะเห็นได้ว่าศาลมีการยอมรับหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาในกระบวนการพิจารณาของไทยระดับหนึ่ง ปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปคือ ในกรณีที่ประเทศไทยยังมีได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เพียงแต่ออกพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศฯ ซึ่งมีเนื้อหารองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาในอนาคตก่อนนั้น ศาลจะอาศัยจุดเกาะเกี่ยวใดในการนำหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาปรับใช้เพื่อการตีความคำว่า "อุบัติเหตุ" ซึ่งเป็นแนวทางที่ศาลไทยควรใช้ในการพิจารณาเมื่อต้องตีความถ้อยคำที่เป็นปัญหาตามพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากการใช้หลักเกณฑ์การตีความตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศกว้างกว่าตามกฎหมายไทยจึงอาจช่วยค้นหาความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำได้ตรงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาฯและพระราชบัญญัติฯ

ผู้เขียนเห็นว่า ต้องดูที่เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติซึ่งถูกร่างขึ้นเพราะบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่สามารถรองรับลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม จึงต้องมีการตรากฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศให้มีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ ดังนั้นการตีความบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติดังกล่าวจึงต้องตีความไปในทิศทางเดียวกับประเทศภาคีของอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 มิเช่นนั้นแล้วย่อมขัดต่อเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ทั้งพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ทั้งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ที่ประเทศไทยกำลังจะลงนามเป็นภาคี

หลักการการตีความที่ประเทศภาคีสัญญามอนตร็อลใช้บังคับได้แก่หลักการตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 หรือหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่าหลักการตีความตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศใดที่ปรากฏในหลักการตีความตามกฎหมายไทย ศาลสามารถปรับใช้ได้เองโดยคู่ความไม่ต้องนำสืบ มิเช่นนั้นจะกลายเป็นว่าผู้ที่มีอำนาจตีความคือคู่ความไม่ใช่ศาล เช่นหลักการตีความตามความหมายธรรมดา ข้อ 31 (1) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาซึ่งเทียบได้กับมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หลักการตีความตามความมุ่งหมายของวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา ตามข้อ 31 (1) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาซึ่งเทียบได้กับมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หลักการตีความตามความหมายพิเศษตามข้อ 31 (4) ของอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ซึ่งเทียบได้กับมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น ส่วนหลักการตีความอื่นๆ ตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศนั้นอาจต้องมีการนำสืบในฐานะข้อเท็จจริงโดยคู่ความฝ่ายที่อ้างประโยชน์ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาต่างๆ ของรัฐภาคีสัญญามอนตร็อลค.ศ. 1999 จะเห็นได้ว่าการตีความศาลได้นำหลักเกณฑ์ตีความอื่นๆ พิจารณาประกอบการตีความนอกเหนือไปจากการตีความตามความหมายธรรมดาหลายหลักเกณฑ์ประกอบกัน ได้แก่ การตีความตามบริบท การตีความตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา การตีความตามแนวปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคี และการศึกษางานเตรียมร่างอนุสัญญาดังที่ได้กล่าวไปแล้ว

การตีความตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าหมายถึงการตีความตามความหมายธรรมดา และการตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติ ดังนั้นหลักเกณฑ์การตีความภายในจึงยังขาดหลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการตีความอื่นๆ เช่น หลักการตีความโดยคำนึงถึงบริบท (Context) หลักการพิจารณาแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคี (Subsequent Practice) หลักเจตนาของรัฐภาคี (Intention of the Parties) และหลักการพิจารณาข้อประกอบ (Supplementary Means of Interpretation) ซึ่งได้แก่งานเตรียมร่างสนธิสัญญา (Travaux Préparatoires) และสภาพแวดล้อมในการทำสนธิสัญญาเป็นต้นการตีความโดยใช้หลักการทั่วไปตามกฎหมายภายในจึงแคบกว่าหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งหากใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวในการตีความสนธิสัญญาย่อมไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ ผู้เขียนเห็นว่าการนำกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่าง

ประเทศมาปรับใช้จึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และย่อมตรงตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของพระราชบัญญัติมากกว่า

ดังนั้นการตีความให้มีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเวียนนาในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศโดยอาศัยหลักการตีความความมุ่งหมายของกฎหมาย มาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการตีความถ้อยคำที่ปรากฏในพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่ได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ หลักการและเหตุผลของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงจุดประสงค์ที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และความต้องการให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศของประเทศไทยสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของสากล ดังนั้นจึงเป็นการเปิดช่องให้ศาลสามารถตีความบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ตามหลักการตีความสากลโดยการนำกฎเกณฑ์ตามอนุสัญญากรุงเวียนนามาปรับใช้ในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศได้ อันจะเป็นไปในทิศทางเดียวกับรัฐภาคีอื่นของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แม้ประเทศไทยจะยังมิได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ตาม ซึ่งหากประเทศไทยลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าศาลอาจไม่ต้องอ้างอิงฐานทางกฎหมายตามมาตรา 4 เลย โดยจะขอกล่าวในหัวข้อถัดไป

4.4.2 แนวทางการตีความร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติจากพระราชบัญญัติเดิมให้มีเนื้อหาครอบคลุมพันธกรณีตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ มากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ แล้ว ดังนั้นในหัวข้อนี้จะขอเสนอแนวทางการตีความร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ในฐานะที่เป็นกฎหมายอนุวัติการเพราะได้บัญญัติขึ้นเฉพาะเจาะจงเพื่อรองรับพันธกรณีและมีเนื้อหาครอบคลุมอนุสัญญาดังกล่าว และผู้เขียนคาดว่าร่างพระราชบัญญัตินี้จะออกมาภายหลังที่มีการให้สัตยาบันผูกพันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว ประเทศไทยย่อมมีพันธกรณีในการปฏิบัติตามอนุสัญญา โดยมาตรา 26 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาบัญญัติไว้ว่า “สนธิสัญญาทุกฉบับที่มีผลบังคับใช้แล้ว ย่อมผูกพันภาคีของสนธิสัญญานั้นๆ

และภาคีทั้งปวงต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญานั้นๆโดยสุจริต”³⁸ ทั้งนี้เป็นไปตามหลัก Principle of Good Faith นอกจากนี้ มาตรา 2 อนุ 2 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติได้บัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีสมาชิกต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่เกิดขึ้นจากบทบัญญัติแห่งกฎบัตรนี้โดยสุจริต³⁹ และรัฐภาคีของสนธิสัญญาจะต้องไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการขัดขวาง หรือทำลายวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้น

ดังที่ได้กล่าวมาในหัวข้อที่แล้ว บทบัญญัติตามร่างพระราชบัญญัติ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในส่วนของการเพิ่มคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับการเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ตามมาตรา 3 การเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ ตามมาตรา 4 และการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลทำให้โจทก์มีสิทธิเลือกจะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่มีเขตอำนาจทั้งห้าศาลตามมาตรา 56/1 ซึ่งเป็นเพียงการบัญญัติขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายเท่านั้น เนื้อหาในส่วนของความผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารกรณีอุบัติเหตุบนอากาศยานก็ได้มีการแก้ไขแต่อย่างใด ย่อมไม่ทำให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 เปลี่ยนแปลงไปจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ดังนั้นในการตีความก็ต้องมุ่งหาความหมายที่แท้จริงของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติฉบับแรก เพียงแต่การนำกฎเกณฑ์ในการตีความมาปรับใช้อาจต่างออกไปเพราะร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... จะประกาศใช้เมื่อประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แล้วและมีบทบัญญัติที่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญา ทำให้ศาลสามารถกล่าวอ้างและหยิบยกสนธิสัญญามาปรับใช้โดยผ่านกฎหมายภายในได้ทันที และความเป็นรูปแบบเดียวกันของกฎหมายนี้ไม่ใช่เพียงการนำสนธิสัญญามาบังคับใช้เป็นกฎหมายภายในเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการ

³⁸ Art. 26 of the Vienna Convention on the Law of Treaties provided that “Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith” พันธกิจในการปฏิบัติตามสนธิสัญญาโดยสุจริตภายใต้มาตรา 26 ดังกล่าวนี้นี้ให้หมายรวมถึงการงดเว้น หรือละเว้นที่จะกระทำการใดอันเป็นปฏิปักษ์ หรือขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา โปรดดู ILC Commentary (Treaties), Art. 23 para (4); YBILC (1966) ii, p. 211.

³⁹ ข้อ 2 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 Art. 2 “All Members, in order to ensure to all of them the rights and benefits resulting from membership, shall fulfill in good faith the obligations assumed by them in accordance with the present Charter”

ตีความกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายแม่บทและสอดคล้องกับหลักสากล อีกด้วย

ในเรื่องหลักเกณฑ์ของการตีความนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะมีได้เป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ ซึ่งทำให้ประเทศไทยไม่มีพันธกรณีในฐานะรัฐสมาชิกที่จะต้องนำกฎเกณฑ์การตีความระหว่างประเทศที่ปรากฏในอนุสัญญากรุงเวียนนาฯ มาปรับใช้ แต่ประเทศไทยต้องผูกพันกฎเกณฑ์การตีความที่ถือว่าเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เพราะกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศอันมีที่มาจากแนวทางปฏิบัติของรัฐทั้งหลาย (State Practice) ซึ่งยอมรับว่าจารีตประเพณีนั้นเป็นกฎหมาย (Opinio Juris) กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศนี้มีลักษณะเป็นเสียงส่วนใหญ่ของสังคม (International Consensus) ลักษณะดังกล่าวนี้จึงเป็นผลให้จารีตประเพณีระหว่างประเทศผูกพันทุก รัฐ เว้นเสียแต่ว่ารัฐนั้นๆจะคัดค้านอย่างต่อเนื่อง

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับที่ ... ผู้เขียนเห็นว่าไม่แตกต่างจากการตีความตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยต้องคำนึงถึงกฎเกณฑ์การตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยต้องผูกพันในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าศาลสามารถปรับจารีตประเพณีเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาได้ การตีความนั้นนอกจากหลักเกณฑ์การตีความตามความหมายธรรมดาหรือตามพจนานุกรมซึ่งเป็นหลักเกณฑ์การตีความตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เทียบได้กับข้อ 31 อนุสัญญากรุงเวียนนาแล้ว รัฐภาคีอื่นๆจะพิจารณาควบคู่ไปกับหลักการพิจารณาบริบท หลักการตีความตามความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา ตามข้อ 31 อนุสัญญากรุงเวียนนา รวมถึงการค้นหาความหมายจากข้อพิจารณาประกอบอื่นๆ ตามข้อ 32 อนุสัญญากรุงเวียนนาด้วย ซึ่งประเทศไทยก็ควรนำหลักการดังกล่าวมาพิจารณาประกอบในการตีความด้วยเช่นกัน ดังที่ได้กล่าวมาในหัวข้อที่แล้วว่าการตีความโดยอาศัยเพียงกฎเกณฑ์การตีความตามกฎหมายภายในนั้นมีขอบเขตการค้นหาความหมายของถ้อยคำที่จำกัด นอกจากจะทำให้ไม่สามารถค้นหาความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำที่เป็นปัญหาได้แล้ว ยังอาจก่อให้เกิดการตีความที่คลาดเคลื่อนไม่เหมาะสมและไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญา

หลักการข้อพิจารณาประกอบอื่นๆ โดยเฉพาะงานเตรียมร่างของอนุสัญญานั้นเป็นเครื่องมือสำคัญที่ศาลรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออลและอนุสัญญาออร์ซอมักจะนำมาพิจารณาเพื่อค้นหาความหมายที่แท้จริงของคำว่า “อุบัติเหตุ” เสมอ เช่นในคดี *Warsaw v. Transworld Airlines Inc.* โดยศาลได้พิจารณาข้อตกลงมอนทรีออลเนื้อหาทั้งในแง่เอกสารและท่าทีของภาคีอนุสัญญาเพื่อช่วยในการตีความอนุสัญญา เอกสารได้ถูกทำขึ้นในระหว่างการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยผู้ร่างพิธีสารกัวเตมาลา ซึ่งแถลงการณ์ดังกล่าวได้กล่าวถึงการแสดงความคิดเห็นที่แสดงว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นไม่รวมถึงการตายหรือความเจ็บป่วยตามสาเหตุธรรมชาติ และความรับผิดชอบเด็ดขาดของผู้ขนส่งนั้น ควรให้ครอบคลุมเฉพาะ “อุบัติเหตุทางเครื่องบิน” หรือ “ความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศ” เท่านั้น เป็นต้น

หลักเกณฑ์ที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งที่กล่าวในบทที่ 3 คือหลักแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีซึ่งศาลของรัฐภาคีหนึ่งๆ ของอนุสัญญามอนทรีออลมักหยิบยกเอาคำตัดสินของรัฐภาคีอื่นมาเป็นแนวทางในการพิจารณาด้วยไม่ใช่แต่เพียงศาลในรัฐภาคีเดียวกันเท่านั้น เช่น คดี *Morris v. KLM* (2002) ซึ่งศาลประเทศอังกฤษได้นำหลักการตีความที่เป็นบรรทัดฐานในคดี *Air France v Saks* ตัดสินโดยศาลสูงสุดของอเมริกามาปรับใช้อย่างยืดหยุ่น นอกจากนี้ยังมีคดี *Anne Ford v Malaysian Airline Systems Berhad* ศาลอุทธรณ์อังกฤษโดยผู้พิพากษา Lord Justice Leveson และ Lord Justice Aikens ได้พิจารณาคดีโดยอ้างอิงถึงคดี *Air France v Saks* และคดี *In re Deep Vein Thrombosis Litigation* ที่ตัดสินโดยศาลอเมริกา และคดี *Povey v. Quantas Airways* (2005) ที่ศาลออสเตรเลียได้นำคำพิพากษาในคดี *Saks* และ คดี *Olympic Airways v. Husain* มาเป็นข้อประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งจากการศึกษาพบว่าคำพิพากษาของรัฐภาคีอนุสัญญาออร์ซอเรื่อยมาจนถึงอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้สร้างหลักเกณฑ์และแนวทางการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ขึ้นมา ผู้เขียนเห็นว่าแนวทางปฏิบัติดังกล่าวที่รัฐภาคีช่วยกันสร้างขึ้นมาก็เป็นเครื่องมือสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยเป็นแนวทางในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้ เพราะไม่เคยปรากฏการตีความถ้อยคำที่เป็นปัญหาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ขึ้นสู่ศาลไทยมาก่อน การศึกษาคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในฐานะที่เป็นแนวทางปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีจึงมีความสำคัญเพื่อการค้นหาเจตนารมณ์ที่แท้จริงของถ้อยคำ ศาลแต่ละประเทศย่อมมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองโดยปราศจากการแทรกแซงอำนาจโดยศาลอื่นๆ อย่างไรก็ตาม จากคำพิพากษาที่จะเห็น

ได้ว่าศาลแต่ละรัฐภาคีก็ให้ความสำคัญกับคำพิพากษาของศาลของรัฐภาคีอื่นๆ ทั้งการนำหลักเกณฑ์ที่ศาลอื่นได้วางไว้มาปรับใช้ ทั้งการนำมาเป็นแนวทางในการพิจารณาเพื่อตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งจะนำไปสู่ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาในที่สุด หากให้ศาลแต่ละประเทศตีความบทบัญญัติในอนุสัญญาเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายหรือกฎหมายของประเทศนั้นๆ ได้ตามลำพัง โดยไม่ต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาแล้ว วัตถุประสงค์ของผู้ร่างอนุสัญญาที่ต้องการให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งหลักเกณฑ์อย่างไรก็ได้ตกลงร่วมกันก็ไม่อาจเป็นไปได้

เมื่อการตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับนี้ขึ้นมาแก้ไขเพิ่มเติมความในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ไม่ได้ส่งผลให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” เปลี่ยนแปลงไป วิธีการตีความพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับจึงต้องตีความไปในทิศทางเดียวกันทั้งการรับขนทางอากาศภายในประเทศ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และการรับขนทางอากาศภายใต้อนุสัญญา คือการตีความตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาโดยอาศัยกฎหมายตามหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศเพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติสากล แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรก จะยังมีเนื้อหาที่ไม่ครอบคลุมพันธกรณีแห่งการเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่จะเห็นได้ว่าเนื้อหาที่มีการแก้ไขเพิ่มตามร่างพระราชบัญญัตินั้นก็เพียงเพิ่มในส่วนของขอบเขตบังคับใช้และเขตอำนาจศาลตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วเท่านั้น หากพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ต่างกัน โดยที่พระราชบัญญัติฉบับแรกตีความโดยปรับใช้แต่กฎหมายภายในโดยไม่คำนึงถึงแนวทางการตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศย่อมเกิดความลักลั่นในการบังคับใช้กฎหมายเป็นอย่างมาก นอกจากนี้การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในบริบทของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อกฎหมายการตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศเพราะหลักเกณฑ์การตีความตามกฎหมายภายในนั้นมีขอบเขตที่ค่อนข้างจำกัดซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถค้นหาความหมายที่แท้จริงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออลซึ่งเป็นอนุสัญญาต้นฉบับที่นำมาใช้กร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางการตีความดังนี้

ขณะปัจจุบันที่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล และยังมีเนื้อหาไม่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญา การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” จึงต้องตีความโดยอาศัยกฎหมายภายในแต่ต้องคำนึงถึง

จุดประสงค์และเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติที่ยก่างโดยมีอนุสัญญามอนทรีออลเป็นต้นฉบับเป็นสำคัญ แนวทางการตีความที่เหมาะสมคือ การนำหลักการตีความตามความหมายธรรมดาตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นแนวทางตั้งต้น เทียบได้กับข้อ 31 อนุสัญญากรุงเวียนนา แต่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญามอนทรีออลนั้นจะตีความตามความหมายในพจนานุกรมเพียงประการเดียวไม่ได้ต้องพิจารณาประกอบกับหลักการตีความตามความมุ่งหมายของบทบัญญัติตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยเพื่อที่จะเปิดโอกาสให้ศาลได้นำหลักการตีความตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาปรับใช้เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับวิถีปฏิบัติของรัฐภาคีอื่นๆของอนุสัญญาซึ่งก็เป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติดังที่มีการหมายเหตุไว้ท้ายพระราชบัญญัติว่ามีความจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับวิถีปฏิบัติระหว่างประเทศนั่นเอง

และเมื่อประเทศไทยลงนามเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลแล้ว ซึ่งผู้เขียนคาดการณ์ว่าน่าจะเป็นช่วงเวลาเดียวกับการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ประเทศไทยย่อมมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและจะต้องไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการขัดขวาง หรือทำลายวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาด้วย ซึ่งหน้าที่นี้ย่อมรวมไปถึงการตีความกฎหมายให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาไม่ใช่คำนิ่งแต่การตีความตามกฎหมายภายในแต่ขัดกับวิถีปฏิบัติสากลและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับรัฐภาคีอื่นๆ กรณีจึงต้องตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยการนำกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาระหว่างประเทศข้อ 31 และ ข้อ 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนา มาปรับใช้ในฐานะที่เป็นหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศ การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ในกรณีของประเทศไทยนั้นควรตีความโดยมุ่งถือถ้อยคำอันเป็นถ้อยคำทางเทคนิคตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และ ตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยพิจารณาจากตัวบท บริบท เอกสารงานเตรียมร่างของอนุสัญญาฯ รายงานการประชุมการยก่างพระราชบัญญัติฯ และค้นหาความหมายซึ่งอาจศึกษาได้จากคำพิพากษาของศาลต่างประเทศอันทรงคุณค่า

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

คำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำธรรมดา ไม่ใช่คำที่มีความหมายทางเทคนิค โดยทั่วไปแล้วหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจหรือไม่ได้คาดคิดมาก่อน แต่อาจมีความหมายแตกต่างกันไปในแต่ละ บริบท ซึ่งในอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ อันได้แก่ อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 อนุสัญญาและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมในระบบวอร์ซอ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็มี การใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ในบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิด แต่ก็มีได้ให้คำนิยาม ซึ่งจากการศึกษา พบว่า แม้จะมีการแก้ไขตราสารต่างๆในระบบวอร์ซอมาหลายต่อหลายครั้ง ตลอดจนอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฉบับสุดท้าย ก็ยังไม่ ปรากฏบทนิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) นำมาสู่คำถามที่ว่า เหตุการณ์ลักษณะ ใดบ้างที่อยู่ในขอบเขตของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาฯ การที่อนุสัญญาปราศจากบทนิยามที่ ชัดเจนนำมาสู่ความไม่เป็นเอกภาพในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ศาลภายในของรัฐภาคีแต่ละ ประเทศย่อมตีความภายใต้เขตอำนาจศาลของตน ทำให้การตีความในหลายคดีได้ขยายขอบเขตของ คำว่า “อุบัติเหตุ” กว้างมากเกินไปจนทำให้ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดในทุกกรณีที่คนโดยสารได้รับ บาดเจ็บหรือเสียชีวิตขณะโดยสารอากาศยานแม้ว่าความเสียหายนั้นจะไม่ได้เกิดจากหรือมี ความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการของอากาศยานหรือการดำเนินการของสายการบินเลยก็ตาม ซึ่งย่อม ขัดต่อเจตนารมณ์ของอนุสัญญาที่ต้องการประสานผลประโยชน์ระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารอย่าง เท่าเทียม

ผู้เขียนเห็นว่า แนวทางในการหาความหมายหรือการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ที่ เหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาค่าความไม่ชัดเจนดังกล่าวจนอาจนำคือการตีความโดยอาศัยหลักเกณฑ์การ ตีความสนธิสัญญาตามอนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 ซึ่งจะต้องพิจารณาความหมายธรรมดาของ ถ้อยคำนั้นประกอบบริบทและความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา นอกจากนี้ยังต้องศึกษา งานเตรียมร่างของอนุสัญญาประกอบด้วย ยิ่งไปกว่านั้น การศึกษาแนวทางการตีความของศาลภายใน รัฐภาคีถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะสะท้อนให้เห็นถึงแนวปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคีซึ่งเป็นแนวปฏิบัติ

สากลซึ่งจะนำมาสู่เอกภาพในการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในกฎเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในที่สุด โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

1) การตีความตามบริบทและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

เมื่อพิจารณาอนุสัญญากรุงเวียนนาคือการตีความโดยไม่เพียงพิจารณาแต่เฉพาะข้อความใดข้อความหนึ่งเท่านั้นแต่ต้องพิจารณาสนธิสัญญาทั้งฉบับแบบองค์รวม บริบทตามบทบัญญัตินี้ให้รวมถึงอารัมภบท ภาคผนวกของสนธิสัญญาและเอกสารใดๆที่เกี่ยวข้องกับการทำสนธิสัญญานั้นๆ

2) การตีความตามแนวปฏิบัติภายหลังของรัฐภาคี

การพิจารณาคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่นก็เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวปฏิบัติของรัฐภาคีภายหลังการบังคับใช้อนุสัญญา สำหรับสนธิสัญญาหลายฝ่ายนั้นให้พิจารณาแนวทางปฏิบัติของรัฐทั้งหลายไม่จำเป็นต้องเป็นแนวทางปฏิบัติของทุกรัฐภาคี เพียงแต่เป็นแนวทางปฏิบัติส่วนใหญ่ว่ามีแนวทางอย่างไรก็เพียงพอแล้ว การพิจารณาคำพิพากษาของรัฐภาคีอื่นๆยังทำให้เห็นถึงแนวทางและเครื่องมือที่ศาลนำมาใช้ในการตีความเพื่อหาความหมายที่แท้จริงและเจตนารมณ์ของบทบัญญัติ จากคำพิพากษาของรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออลตั้งที่ได้ยกตัวอย่างในบทที่แล้วจะเห็นได้ว่า แม้จะมีความขัดแย้งกันอยู่บ้างว่าเหตุการณ์อย่างไรจึงจะเป็นอุบัติเหตุตามความในมาตรา 17 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล แต่เมื่อพิจารณาคำพิพากษาในภาพรวมต่างก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นอุบัติเหตุคล้ายคลึงกัน

3) การตีความโดยพิจารณางานเตรียมร่างอนุสัญญา

จากการศึกษาพบว่า คำพิพากษาของศาลภายในรัฐภาคนั้นได้สะท้อนให้เห็นว่าศาลนำหลักเกณฑ์การตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนามาปรับใช้อย่างชัดเจน ส่วนประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนาก็นำหลักการมาปรับใช้ในฐานะจารีตประเพณีระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์สำคัญที่ศาลมักหยิบยกมาใช้เพื่อประกอบการพิจารณาคือการศึกษาประวัติของอนุสัญญาและการศึกษางานเตรียมร่าง (Travaux Préparatoires) เพราะงานเตรียมร่างสนธิสัญญาสะท้อนให้เห็นถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงของรัฐภาคีได้เป็นอย่างดี ดังที่ศาลสูงของ

สหรัฐอเมริกาในคดี Saks ได้กล่าวว่า “ในการตีความสนธิสัญญานี้ควรพิจารณาถึงความ เป็นมาของอนุสัญญาทั้งขั้นตอนการร่างและการเจรจาระหว่างรัฐภาคี” งานเตรียมร่าง (Travaux preparatoires) ของอนุสัญญาวอร์ซอได้รับการตีพิมพ์และเผยแพร่ให้นักกฎหมาย ทั่วไปสามารถศึกษาได้ ศาลจึงมักอ้างถึงงานเตรียมร่างแห่งอนุสัญญาในฐานะที่เป็นเครื่องมือ อย่างหนึ่งในการตีความบทบัญญัติที่มีความไม่ชัดเจนและกำกวม จากการศึกษาประวัติความเป็น มาของอนุสัญญาวอร์ซอและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆสะท้อนให้เห็นว่า จุดประสงค์ของ อนุสัญญาก็ดี เจตนารมณ์ของรัฐภาคีก็ดี ไม่ประสงค์ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความ เสียหายไม่ได้เกิดจากการปฏิบัติการของอากาศยานหรือการดำเนินการใดๆของสายการบิน ดังนั้น อาจอนุมานได้ว่า ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของคนโดยสารต่อคนโดยสารเอง (passenger upon passenger) จะไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 เพราะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานหรือการ เติอากาศยานแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ข้างต้นเป็นเพียงหลักกว้างๆที่เกิดจากการวิเคราะห์หลักเกณฑ์การ ตีความสนธิสัญญา ทั้งนี้ การตัดสินของศาลอาจแตกต่างกันออกไปตามรายละเอียดและข้อเท็จจริง แห่งคดีและควรมีการเปิดช่องให้สามารถตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้อย่างยืดหยุ่นโดยคำนึงถึง สถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศอันอาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ซึ่งอาจเป็น เหตุผลที่ว่าเพราะเหตุใดรัฐภาคีจึงไม่ร่วมกันร่างบทนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในอนุสัญญาทั้งที่มี การแก้ไขเรื่อยมา

ในส่วนของประเทศไทยได้ใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นต้นแบบในการยกร่าง พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีคน โดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุไว้ตามมาตรา 10 โดยมีเนื้อหาถอดความมาจาก ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาฯ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ไม่ได้ให้คำ นิยามคำว่า อุบัติเหตุ” ไว้ กรณีจึงต้องมีการตีความว่าเหตุการณ์ใดบ้างถือเป็นอุบัติเหตุอันเป็นเงื่อนไข ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แม้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 จะ ยกร่างตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ มีสถานะ เป็นกฎหมายภายในจึงต้องตีความอย่างกฎหมายภายใน อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

อนุสัญญามอนทรีออลฯแล้ว ประเทศไทยย่อมมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติอนุสัญญาและจะต้องไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการขัดขวาง หรือทำลายวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาด้วย ซึ่งหน้าที่นี้ย่อมรวมไปถึงการตีความกฎหมายให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญา การตีความโดยคำนึงถึงความมุ่งหมายของบทบัญญัติจึงอาจเป็นแนวทางที่เหมาะสม โดยพิจารณาประกอบกับการศึกษางานเตรียมร่างอนุสัญญา (Travaux Préparatoires) บริบท (Context) ของบทบัญญัติ และแนวทางการวินิจฉัยของศาลต่างประเทศ เนื่องจากข้อนำคิดประการสำคัญของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 คือการทำให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่างเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้นการศึกษาแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

ข้อเสนอแนะ

จากปัญหาความไม่สอดคล้องของการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะดังนี้

การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ในกรณีของประเทศไทยนั้น ควรตีความโดยมุ่งถ้อยคำอันเป็นถ้อยคำทางเทคนิคตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และ ตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยพิจารณาจากตัวบท บริบท เอกสารงานเตรียมร่างของอนุสัญญาฯ รายงานการประชุมการยกร่างพระราชบัญญัติฯ และค้นหาความหมายซึ่งอาจศึกษาได้จากคำพิพากษาของศาลต่างประเทศอันทรงคุณค่า

รายการอ้างอิง

- ไพฑูริย์ เอกจริยกร คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนัก
โรงแรม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.
- ไพฑูริย์ ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2551.
- ไพฑูริย์ ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด ความรับผิดของ
เจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539. แสงสุทธิการพิมพ์ 2546.
- ศันท์กรณ โสทธิพันธ์. คำอธิบาย กฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้.
กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550.
- ศักดิ์ สอนงชาติ. นิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลา และอายุความ) ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม
และธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2549.
- อนันต์ จันทโรภากร. โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิดรวมบทความ 60 ปี ดร. ปรีดี เกษม
ทรัพย์. กรุงเทพมหานคร: พีเค พรินติ้ง เฮาส์, 2531.
- อรุณ ภาณุพงศ์. หนังสือรวมบทความทางวิชาการในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์สัญญา
ธรรมศักดิ์. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธินิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- Aust A. Modern Treaty Law and Practice Cambridge: Cambridge, 2000.
- Bin Cheng. A Reply to Charges of Having Inter Alia Misused the Term Absolute
Liability in Relation to the 1966 Montreal Inter-Carrier Agreement in My Plea
for an Integrated System of Aviation Liability. Annals of Air and Space law
(1981).
- Brian, H. F., and Gabriel, S. S. The Principle and Practice of International Aviation
Law. Cambridge University Press, 2014.
- Brown, L. N., and J. F. Garner. French Administrative Law. London: Butterworths,
1983.

- Bryan A. Garner. Black's Law Dictionary 2004.
- Charles R. Mcguire. The Legal Environment of Business. Ohio: Merrill Publishing Company, 1989.
- Cobbs L. The Shifting Meaning of 'Accident' under Article 17 of the Warsaw Convention : What Did the Airline Know and What Did It Do About It? Air and Space Law (1999).
- Deakin, and Markesinis. Markesinis and Deakin's Tort Law. Oxford University Press, 2003.
- Dempsey, P. S., and Michael Miled. International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999. Montreal: Centre for Research in Air & Space Law McGill University, 2005.
- Ehrenzweig A A. Negligence without Fault. California Law Review 54, 4 (1966).
- Escalada, and Fredrico. Aeronautical Law. 1979.
- Fennelly, N. Legal Interpretation at the European Court of Justice. Forham International Law Journal 20, 3 (1996): 664.
- Fitzmaurice. The Law and Procedure of International Court of Justice London: Grotius Publications Limited, 2013.
- Giemulla, Elmar, Schmid, Ronald, Muller-Rostin, and Margo, R. Montreal Convention. Netherlands: Wolters Kluwer, 2010.
- Goldhirsch L. B. The Warsaw Convention Annotated : A Legal Handbook. Springer, 1988.
- Harvard Law School. Draft Convention on the Law of Treaties. (1935).
- Hault, K. L. The Oxford Companion to American Law. Oxford University Press, 2004.
- Jacobs. Varieties of Approach to Treaty Interpretation : With Special Reference to the Draft Convention on the Law of Treaties before the Vienna Diplomatic Conference. The International and Comparative Law Quarterly (1969): 331.
- John Cooke. Law of Tort. Great Britain: Person published Limited, 2001.
- Karin Paulson. Passenger Liability, According to the Montreal Convention. University of Lund. 2009.
- Li Xiang. Concise Chinese Torts Law. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2014.
- Malcolm N. Shaw. International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

McNair B. The Law of Treaties. Oxford, 1961.

Sweeney E C. Is Special Aviation Liability Legislation Essential? Journal of Air Law and Commerce 19: 166.

Weigand Tory A. Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention. International Law Review (2001): 891-968.



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวเกิดกันยา ชำรงสิริภาคย์ เกิดเมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2531 กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต สาขากฎหมายแพ่งและอาญา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 และได้เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2555 ปัจจุบันดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมาย บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น (มหาชน) จำกัด

