



บทนำ

วิวัฒนาการของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในการขนส่งทางอากาศ

1. ความเคลื่อนไหวในต่างประเทศ

ในสมัยก่อน, การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมิได้มีกฎหมาย, หลัก, ระเบียบ, หรือข้อบังคับใด ๆ, ที่วางข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดในการขนส่งทางอากาศไว้เลย. สิทธิของคนโดยสาร, คลอดจนเจ้าของสินค้า, และความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ, ขึ้นอยู่กับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทั่ว ๆ ไป อันพัฒนามาจากสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและทางทะเล.<sup>1</sup> โดยสภาพแห่งความเป็นจริงแล้ว, การขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางบก, และทางทะเล, หรือทางอากาศ, ย่อมมีข้อแตกต่างกันอยู่บ้าง. ความแตกต่างเหล่านี้เอง, ที่ก่อให้เกิดปัญหาขึ้น. เช่นในการที่จะพิจารณาว่าใครคือผู้ขนส่ง, ขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งมีเพียงใด, เหล่านี้เป็นต้น. ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้, ไม่เพียงแต่จะทำให้กฎหมายลักษณะรับขนของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน, แต่ยังก่อให้เกิดปัญหาการเลือกใช้กฎหมาย, ในกรณีกฎหมายขัดกันสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศอีกด้วย.

จากสภาพการดังกล่าว, ทำให้ผู้ขนส่งทั้งหลายได้พยายามวางหลักเกณฑ์ที่แน่นอนให้แก่ตนเอง. ทั้งนี้, โดยอาศัยสัญญาาระหว่างคนกับคนโดยสาร, หรือผู้ส่งของเป็นสำคัญ. เงื่อนไขต่าง ๆ นั้น, ได้รับการจัดรูปแบบขึ้นโดยคณะกรรมการกฎหมายของสมาคมการจราจร

---

<sup>1</sup>Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumont: Air Law, Volume 1, Division VII Carriage by Air (London: Butterworth & Co. Ltd., 1987), P. VII/1.

ทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Traffic Association).\*  
 อย่างไรก็ตาม, เงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาเหล่านี้, ก็ยังถูกตีความแตกต่างออกไป  
 โดยคำพิพากษาของศาลในแต่ละประเทศ, ทำให้ประเทศต่าง ๆ เห็นความจำเป็นใน  
 การรวบรวม, หรือการวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ  
 ระหว่างประเทศ. ทั้งนี้, เพื่อให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นไปอย่าง  
 เป็นระบบและมีระเบียบนั่นเอง.

โดยเหตุดังกล่าว, รัฐบาลแห่งประเทศฝรั่งเศส, จึงได้เสนอให้มีการประชุม  
 ระหว่างประเทศ ณ กรุงปารีส, ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1923, ด้วยวัตถุประสงค์ต่อไปนี้:

1. ร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศขึ้นมา, และ
2. ทบทวนความต้องการศึกษาเกี่ยวกับการรวบรวมกฎหมายระหว่าง  
 ประเทศภาคบุคคลด้านการเดินอากาศ.<sup>2</sup>

---

\*สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ, เป็นองค์การแรกทางภาคเอกชนที่  
 ตั้งขึ้น ณ กรุงเซก, เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม ค.ศ. 1919. วัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหมายที่จะ  
 รวบรวมกฎเกณฑ์ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน, เกี่ยวกับเงื่อนไขของการให้บริการการบินของ  
 บริษัทสายการบินต่าง ๆ ในหมู่สมาชิก. มีสมาชิก 29 บริษัท, จากบริษัทสายการบินส่วนใหญ่  
 ในทวีปยุโรป, และบริษัทการบินบางประเทศในสหรัฐอเมริกา, และในเอเชียที่มีการรับขน  
 ทางอากาศแบบประจำระหว่างประเทศ. สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ,  
 ถูกเข้าแทนที่โดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air  
 Transport Association), หรือที่เรียกว่า IATA ในปี ค.ศ. 1945.

<sup>2</sup> วัชรินทร์ จารุณี. "ระบบเวอร์ซอ," วารสารการบินพาณิชย์ เล่มที่ 1 ปีที่ 16.  
 (ตุลาคม 2524): 21-22.

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 1925, การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศภาคบุคคล (Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, หรือ International Conference on Private Air Law), หรือที่เรียกว่า C.I.D.P.A.<sup>3</sup>, ได้ริเริ่มขึ้นด้วยความคิดของรัฐบาลฝรั่งเศส. ในการนี้, ได้เสนอร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ, ให้ผู้แทนทางการทูตของประเทศต่าง ๆ ซึ่งประจำอยู่ ณ ประเทศฝรั่งเศสพิจารณา, พร้อมทั้งเชิญประชุม ณ กรุงปารีส, ในวันที่ 26 ตุลาคม ค.ศ. 1925. ทั้งนี้, เพื่อให้เป็นไปตามความเห็นของรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่, ที่ว่าเรื่องดังกล่าวควรจะได้มีการแจ้งให้ประเทศต่าง ๆ ได้มีโอกาสศึกษาก่อนล่วงหน้า, เป็นเวลาหลาย ๆ เดือน. การประชุมครั้งนี้, มีผู้แทนเข้าร่วมการประชุมรวม 76 คน, จาก 41 ประเทศ. ที่ประชุมมีความเห็นพ้องกัน, ว่าสมควรจะสนับสนุนให้รัฐบาลของตนให้ความสนใจพิจารณาร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, และลงนามในอนุสัญญาในที่สุด.

หลังจากที่ได้พิจารณาความสำคัญ, ความรีบด่วน, ความยุ่งยากซับซ้อน, และลักษณะวิชาการทางกฎหมายของปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว, จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (Special Committee of Experts) ขึ้น, เรียกว่า คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (comité internationale technique d'experts juridiques aeriens (C.I.T.E.J.A.)). คณะกรรมการนี้, ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งโดยรัฐบาลประเทศต่าง ๆ 78 คน, ทำการประชุมศึกษาเกี่ยวกับร่างใบตราส่ง (consignment note), เพื่อเป็นหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยอากาศยาน, และศึกษาร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ, แล้วมีความเห็นว่า, ควรจะนำเรื่องทั้งสองนี้มาศึกษารวมกัน. โดยเหตุนี้, ในปี ค.ศ. 1927 และ 1928, คณะกรรมการจึงได้จัดเตรียมร่างอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาที่พบเพิ่มขึ้นเกี่ยวกับเอกสารการจราจร, และความรับผิดในการขนถ่าย

<sup>3</sup>Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumont: Air Law, P. VII/1.

ที่ไม่ใช่ระหว่างประเทศ. อนุสัญญานี้, รัฐบาลฝรั่งเศสได้จัดส่งให้รัฐบาลประเทศต่าง ๆ  
ที่มีส่วนร่วมในการประชุมปี ค.ศ. 1925 พิจารณา, ก่อนนำเสนอที่ประชุมระหว่างประเทศ  
ว่าด้วยกฎหมายทางอากาศภาคบุคคลครั้งที่ 2.

การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทางอากาศภาคบุคคล ครั้งที่ 2 นี้,  
จัดขึ้นโดยรัฐบาลโปแลนด์, ที่กรุงวอร์ซอระหว่างวันที่ 4-12 ตุลาคม ค.ศ. 1929. การประชุม  
นี้เป็นการรับรองอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ  
ทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating  
to the International Carriage by Air), ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ก่อให้เกิดระบบรวม  
เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ. หรือที่รู้จักกันทั่วไปในชื่อ "อนุสัญญากรุงวอร์ซอ  
ค.ศ. 1929" (Warsaw Convention 1929). โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญกำหนดขอบเขต  
ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการไว้เป็นหลักการที่แน่นอน.  
ต่อมา, ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้รัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ, โดยยึดถือระบบ  
วอร์ซอเป็นแม่บท. จากปี ค.ศ. 1929 มาจนถึงปัจจุบัน, ได้มีการพัฒนาระบบวอร์ซอ  
โดยความตกลงต่าง ๆ หลายฉบับดังนี้:

1.1 อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่าง  
ประเทศทางอากาศ, 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),  
เรียกกันโดยทั่วไปว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929.

อนุสัญญากรุงวอร์ซอ เสร็จสมบูรณ์และเริ่มเปิดให้ประเทศต่าง ๆ  
ร่วมลงนามตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์, และเริ่ม  
มีผลบังคับระหว่างภาคี, ในวันที่ 90 หลังจากการมอบสัตยาบันสารฉบับที่ 5 แล้ว, อันได้แก่  
วันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1933. จนกระทั่งวันที่ 1 เมษายน 1986, อนุสัญญากรุงวอร์ซอ  
มีประเทศภาคีรวมทั้งสิ้นกว่า 140 ประเทศ.

อนุสัญญากรุงวอร์ซอจัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ขึ้นพื้นฐาน 2 ประการคือ :

- 1.) เพื่อจัดการรวบรวมกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้เป็นระบบ, และมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน, และ
- 2.) เพื่อกำหนดขอบเขตแห่งความรับผิด, ในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.

กล่าวอีกนัยหนึ่ง, อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้กำหนดบทบัญญัติอันเป็นลักษณะสากล, กำหนดสิทธิ, หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญาขนส่งทางอากาศ. รวมทั้งกำหนดรูปแบบแห่งเอกสารต่าง ๆ ในการขนส่งทางอากาศ, เช่น ใบตราส่ง, บัตรโดยสาร ฯลฯ ให้มีลักษณะเป็นแบบเดียวกันและเป็นสากล, เพื่อป้องกันปัญหาการขัดกันของกฎหมายในแต่ละประเทศ. นอกจากนี้, ยังกำหนดมาตรฐานแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีมีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บแก่คนโดยสาร, หรือกรณีที่มีความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นแก่สินค้าหรือสัมภาระ.

ในเรื่องของการกำหนดความรับผิดนั้น, อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้วางหลักให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอย่างใด ๆ, อันเกิดขึ้นแก่คนโดยสารหรือสัมภาระ รวมทั้งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่าง ๆ, เพียงแต่คนโดยสาร, หรือผู้ส่งพิสูจน์ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งเท่านั้น. ส่วนผู้ขนส่งจะพ้นจากความรับผิดได้, ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า, ตนและลูกจ้างของตนได้ปฏิบัติตามทุกอย่างที่จำเป็น, เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว. อนึ่ง เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน, อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งไว้, กล่าวคือผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดในความเสียหาย, ซึ่งเกิดขึ้นแก่ชีวิต, หรือร่างกายของคนโดยสารไม่เกินคนละ 125,000 แฟรังก์, รับผิด

---

<sup>4</sup>H.L. Silets, "Something Special in the Air and on the Ground: the Potential for Unlimited Liability of International Air Carriers for Terrorist Attacks Under the Warsaw Convention and Its Revisions," Journal of Air Law and Commerce, Volume 54, No. 2 (Spring), 1988, P. 329.

ต่อความเสียหายแก่สัมภาระซึ่งได้รับการตรวจแล้ว, และสินค้า, ไม่เกินกว่ากิโลกรัมละ 250 แฟรงค์, และรับผิดชอบความเสียหายแก่สิ่งของ, ซึ่งอยู่ในความดูแลของคนโดยสารเอง, ไม่เกิน 5,000 แฟรงค์\* สำหรับคนโดยสารหนึ่งคน. อย่างไรก็ตาม, ค่าเสียหายที่ได้รับอาจสูงกว่าวงเงินที่กำหนด, หากสามารถพิสูจน์ได้, ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่ง, หรือลูกจ้าง, หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง.

1.2 อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929, ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารเพิ่มเติมลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล, เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975, ฉบับที่ 1 (Warsaw Convention 1929 as Amend by Montreal Additional Protocol No. 1, 1975), เรียกโดยทั่วไปว่า, พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 1.

ในเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 1975, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization), หรือที่เรียกว่า ICAO, ได้จัดให้มีการประชุมทางกฎหมายสากลขึ้น, โดยมีวัตถุประสงค์หลัก, เพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญากรุงวอร์ซอปี ค.ศ. 1929, และพิธีสารกรุงเฮก ปี ค.ศ. 1955.<sup>5</sup> โดยเฉพาะ.

---

\* เงินแฟรงค์นี้, หมายถึงเงินแฟรงค์ฝรั่งเศส, ซึ่งประกอบด้วยทองคำ 90% จำนวน 65.5 มิลลิกรัม, ที่เรียกว่า, แฟรงค์ปวงกาเร (France Poincaré) ตามกฎหมายฝรั่งเศส, ลงวันที่ 25 มิถุนายน ปี 1928, และยกเลิกไปในปี 1939. สำหรับค่าของเงินแฟรงค์ตามอนุสัญญานี้, ถูกแก้ไขโดยพิธีสารเพิ่มเติม ณ เมืองมอนทรีออล ปี 1975, ให้มาใช้เป็นหน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>S</sub>) แทน. โดยเหตุนี้, ทำให้มีผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับค่าของเงินแฟรงค์ปวงกาเรในปัจจุบันออกเป็น 2 แนวทาง, คือเทียบค่าตามราคาทองคำในท้องตลาดปัจจุบันอย่างหนึ่ง, และเทียบตามค่าของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>S</sub>), ซึ่ง 1 SDR<sub>S</sub>, มีค่าใกล้เคียงกับ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา. ความเห็นส่วนใหญ่, จะ เป็นไปตามแนวทางหลังนี้.

<sup>5</sup> Bin Cheng, "Fifty Years of the Warsaw Convention: Where do we go from here ?," (1979) อ้างไว้ใน Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumont: Air Law, P. VII/5.

ในส่วนที่เป็นเรื่องของสินค้า, และระบบระเบียบวิธีการขนส่ง. ในที่สุด, จึงได้เกิดพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออลขึ้น. อนึ่ง, ในการประชุมครั้งนี้, ที่ประชุมยังได้ตกลงกันกำหนดพิธีสารเพิ่มเติมขึ้นอีก 3 ฉบับ, แต่ละฉบับเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่มีการแก้ไขโดยพิธีสารต่าง ๆ.

สาเหตุที่ทำให้ต้องมีการกำหนดพิธีสารเพิ่มเติมขึ้นอีก 3 ฉบับนั้น, เนื่องจากว่าในปี 1939, รัฐบาลของประเทศฝรั่งเศสได้ประกาศยกเลิกค่าเงินแฟรงค์ ซึ่งถือกันว่ามีส่วนผสมของทองคำบริสุทธิ์ 90% ถึง 65.5 มิลลิกรัม, ทำให้ค่าเงินแฟรงค์ต้องขึ้นลงตามภาวะของราคาทองคำในท้องตลาดโลก, จึงส่งผลให้ค่าเสียหายที่ถูกกำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารต่าง ๆ, ไม่นั่นอน. โดยเหตุนี้, ในการประชุมเมืองมอนทรีออลดังกล่าว, ที่ประชุมจึงได้กำหนดหน่วยของค่าเงิน, เป็นหน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing Right), หรือเรียกกันว่า SDR.

สิทธิการถอนเงินพิเศษ, หรือ SDR นี้, ได้ถูกผูกพันไว้กับกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund), หรือที่เรียกว่า IMF. โดยจัดให้พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออลฉบับที่ 1, ใช้แทนอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ซึ่งเป็นอนุสัญญาแม่บท, พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2, ใช้แทนพิธีสารกรุงเฮก ปี ค.ศ. 1955, พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออลฉบับที่ 3, ใช้แทนพิธีสารกรุงกัวเตมาลา ปี ค.ศ. 1971.<sup>6</sup>

ในส่วนของพิธีสารเพิ่มเติม ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล, เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 1, ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงในส่วนจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นดังนี้:

1.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งคนโดยสาร, จาก 125,000 แฟรงค์ เป็น 8,300 SDR<sub>S</sub>.

<sup>6</sup> วัชรินทร์ จารุณี. "ระบบวอร์ซอ." วารสารการบินพาณิชย์ เล่มที่ 3 ปีที่ 16. (เมษายน 2525): 34.

2.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งสัมภาระเดินทางลงทะเล เบียน, และสินค้าต่อ 1 กก., จาก 250 แฟรงค์เป็น 17 SDR.<sub>S</sub>

3.) ความรับผิดชอบสำหรับสิ่งของที่คนโดยสารดูแลเอง, จาก 5,000 แฟรงค์เป็น 332 SDR.<sub>S</sub><sup>7</sup>

พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนตรียอลทุกฉบับ, ได้กำหนดวิธีให้ประเทศต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ, หรือ IMF, ทำการแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราแห่งชาติตนกับ SDR<sub>S</sub>, ตามอัตราที่ IMF กำหนด. ทำให้การเสี่ยง, ที่บางประเทศอาจจะไปกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนด้วยตัวเองหมดไป, ผู้ขนส่งสามารถประเมินขอบเขตความรับผิดชอบของตนได้แน่นอนมากขึ้น, และสามารถจัดการธุรกิจให้อยู่บนพื้นฐานที่มั่นคงขึ้นได้.<sup>8</sup>

1.3 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929), เรียกกันโดยทั่วไปว่า พิธีสารกรุงเชก 1955.

การดำเนินการเพื่อปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญารุงวอร์ซอได้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1938, และได้ถูกนำกลับมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง, หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง. ร่างพิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญารุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้, ได้ถูกจัดเตรียมขึ้นในปี ค.ศ. 1947, และ 1950,<sup>9</sup> และเพื่อให้สมบูรณ์ขึ้น, จึงได้ส่งให้คณะกรรมการกฎหมาย

<sup>7</sup> Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Article 2.

<sup>8</sup> วิชรินทร์ จารุณี. "ระบบวอร์ซอ," หน้า 34.

<sup>9</sup> Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumont: Air Law, P. VII/7a.



(Legal Committee) แห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, พิจารณาที่ กรุงริโอเดอจาเนโร ในปี ค.ศ. 1953. ร่างพิธีสารฉบับดังกล่าวนี้, ได้เสนอในการประชุม ระหว่างประเทศ, ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจัดให้มีขึ้นที่กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์, ในเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 1955,<sup>10</sup> ผลจากการประชุมดังกล่าว ทำให้มีประเทศริเริ่ม 27 ประเทศ, ร่วมกันลงนามในพิธีสารกรุงเฮก 1955 ลงวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955.

พิธีสารกรุงเฮกนี้, เริ่มมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 1963, ซึ่งเป็น ระยะเวลา 90 วัน, หลังจากการมอบสัตยาบันสารของอนุสัญญานี้ให้กับรัฐบาลสาธารณรัฐ ประชาชนไปแลนด์ ครบ 30 รัฐ.<sup>11</sup> โดยมีผลบังคับในระหว่างประเทศผู้ให้สัตยาบันด้วยกัน.

พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955, ได้แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญกล่าวคือ:

1.3.1 กรณีที่ผู้ขนส่งปลอดจากความรับผิด (Exoneration Clause).

1.) ในเรื่องที่เกี่ยวข้องขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่ง, พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955, ได้ยกเลิกข้อ 20 (2) ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ที่กำหนดว่า ในการขนสินค้า, ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด, ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ในการควบคุมบังคับอากาศยาน, หรือในการเดินอากาศ, โดยพิสูจน์ได้ด้วยว่า, ในประการอื่น

<sup>10</sup> Minutes of the Conference are Published as ICAO Doc. 7686 LC/140.

<sup>11</sup> พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน ระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ข้อ 21 และข้อ 22 (1).

ทั้งหมดผู้ขนส่ง, และตัวแทนของตน, ได้ดำเนินการที่จำเป็นทั้งปวง เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว.<sup>12</sup>

2.) พิธีสารกรุงเฮกได้เพิ่มเติมข้อ 23 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า, ว่าผู้ขนส่งสามารถทำข้อตกลงให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย, หรือความเสียหาย, ที่เป็นผลตามธรรมชาติของสินค้า. ทั้งนี้, ผู้ขนส่งจะต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์.

### 1.3.2 ขอบเขตแห่งความรับผิด (Limitation of Liability)

พิธีสารกรุงเฮกได้ขยายระดับความรับผิดของผู้ขนส่ง, จากที่อนุสัญญากรุงวอร์ซอกำหนดไว้, ในส่วนที่เกี่ยวกับคนโดยสาร, จากจำนวน 125,000 แฟรังก์ เป็น 250,000 แฟรังก์, โดยไม่เปลี่ยนแปลงความรับผิดในส่วนอื่น ๆ.<sup>13</sup>

### 1.3.3 ความรับผิดอย่างไม่จำกัด (Unlimited Liability)

1.) พิธีสารกรุงเฮกได้กำหนดบทบัญญัติเพิ่มเติม, เพื่อจำกัดขอบเขตข้อห้ามตามข้อ 23 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ซึ่งเป็นดุลระหว่างผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกันระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสาร, และผู้ส่งสินค้า, โดยการกำหนดว่า "ความตกลงใด ๆ ก็ตาม, ที่ผ่อนคลายความรับผิดของผู้ขนส่ง, หรือไปกำหนดการจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่อนุสัญญาบัญญัติไว้, ให้ถือเป็นโมฆะ", โดยกำหนดว่า, ข้อกำหนดตามข้อ 23 แห่งอนุสัญญา

<sup>12</sup> พิธีสาร เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929. ข้อ 10.

<sup>13</sup> พิธีสาร เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929. ข้อ 11.

กรุงวอร์ซอ, จะไม่ใช่ในกรณีที่เป็นการทำความตกลงที่มุ่งเกี่ยวกับการสูญหาย, หรือเสียหาย, ที่มีผลมาจากเหตุตามธรรมชาติของสิ่งของหรือสินค้าที่ขนส่งนั้น.<sup>14</sup>

2.) พิธีสารกรุงเฮกได้แก้ไขบทบัญญัติข้อ 25 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ซึ่งกำหนดว่าผู้ขนส่งจะไม่ได้รับประโยชน์จากบทบัญญัติว่าด้วยการกำจัด, หรือการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้, ถ้าความเสียหายเกิดจากการจงใจปฏิบัติผิด (Wilful Misconduct) ของคน, หรือตัวแทนผู้ซึ่งปฏิบัติภายในขอบข่ายงานจ้างของตน, หรือโดยการละเลยไม่ปฏิบัติในส่วนของตน. ซึ่งตามกฎหมายที่พิจารณาคดี, ถือว่าเทียบเท่าการจงใจปฏิบัติผิดด้วย. โดยกำหนดให้การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามข้อ 22 นั้นใช้ไม่ได้, หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นนั้น, มีผลมาจากการกระทำ, หรือการละเลยที่จะกระทำด้วยความตั้งใจ, และสามารถตระหนักได้ว่าผลเสียหายนี้อาจเกิดขึ้นได้โดยผู้ขนส่ง, ลูกจ้าง, หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานภายในขอบเขตการจ้าง.<sup>15</sup>

#### 1.3.4 การแก้ไขทั่วไป (General Amendment)

พิธีสารกรุงเฮกได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อกำหนดเกี่ยวกับเอกสารขนส่งตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 3 และข้อ 4 เสียใหม่, ให้มีข้อความระบุชัดเจน, ว่าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และมีการใช้บังคับซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, โดยถือเป็นข้อความสำคัญที่จะต้องระบุในเอกสารการขนส่ง,

<sup>14</sup> พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929. ข้อ 12.

<sup>15</sup> พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929. ข้อ 13.

จึงจะนับเป็นเอกสารการขนส่งที่สมบูรณ์, โดยเน้นเรื่องการแจ้งให้คู่สัญญาทราบถึงการไต่  
บังคับซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอด้วย.<sup>16</sup>

1.4 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการ  
การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929,  
ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารเพิ่มเติม, ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน  
ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 2, (Warsaw Convention as Amended at the Hague and  
by Montreal Additional Protocol No. 2. on 28 September 1975),  
เรียกโดยทั่วไปว่า พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 2.

พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออลฉบับที่ 2, มีลักษณะเช่นเดียวกับ  
พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออลฉบับที่ 1, มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปรับปรุงพิธีสารกรุงเฮก,  
โดยกำหนดหน่วยของค่าเงินเป็นหน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing  
Right), หรือเรียกว่า SDR. โดยแก้ไขเปลี่ยนแปลงในส่วนจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ  
ตามพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 เป็นดังนี้:

- 1.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งคนโดยสาร, จาก 250,000 แฟรังก์  
เป็น 16,600 SDR<sub>s</sub>
- 2.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งสัมภาระ เดินทางลงทะเล เบียนและสินค้า  
ต่อ 1 กก., จาก 250 แฟรังก์เป็น 17 SDR<sub>s</sub>
- 3.) ความรับผิดชอบสำหรับสิ่งของที่คนโดยสารดูแลเอง, จาก 5,000  
แฟรังก์ เป็น 332 SDR<sub>s</sub>

1.5 ความตกลงเมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1966 (The Montreal  
Agreement 1966)

---

<sup>16</sup>พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน  
ระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929.  
ข้อ 3 และข้อ 4.

โดยเหตุที่สหรัฐอเมริกาซึ่งลงนามในพิธีสารกรุงเฮก 1955 เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 1956, ได้ปฏิเสธที่จะให้สัตยาบันพิธีสารกรุงเฮกฉบับดังกล่าว, และได้ประกาศความตั้งใจที่จะถอนตัวออกจากอนุสัญญากรุงวอชิงตันด้วย, โดยกำหนดให้มีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ. 1966. ทั้งนี้, เนื่องมาจากสหรัฐอเมริกาพิจารณาเห็นว่าอนุสัญญากรุงวอชิงตันกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารไว้ต่ำมาก, โดยมีค่าสูงกว่า 8,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น. อนึ่ง, ที่กำหนดโดยพิธีสารกรุงเฮกประมาณ 16,500 เหรียญสหรัฐอเมริกา, ก็ยังคงต่ำอยู่, เมื่อเทียบกับมาตรฐานการครองชีพของคนอเมริกันในขณะนั้น.

จากสาเหตุดังกล่าว, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, จึงต้องเข้ามาจัดการยกระดับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้สูงขึ้น, ในกรณีคนโดยสารตาย, หรือบาดเจ็บ, ด้วยความหวังที่จะดึงสหรัฐอเมริกาให้ยังคงเป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอชิงตันอยู่. ทั้งนี้, เพราะอนุสัญญากรุงวอชิงตัน, และพิธีสารกรุงเฮกยอมให้มีการทำความตกลงพิเศษระหว่างผู้ขนส่ง, และคนโดยสาร, ในการกำหนดความรับผิดชอบที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ได้.<sup>17</sup> มิฉะนั้น, หากสหรัฐอเมริกาไม่เป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอชิงตัน, จะส่งผลให้ผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหมดต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด, เมื่อถูกฟ้องคดีในสหรัฐอเมริกา.

ในเดือนกุมภาพันธ์, ปี ค.ศ. 1966, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้จัดให้มีการประชุมพิเศษขึ้นที่เมืองมอนตรียอล,<sup>18</sup> เพื่อพิจารณาถึงข้อเรียกร้องของสหรัฐอเมริกา, ที่ขอเพิ่มเติมขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็น 100,000

<sup>17</sup> อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอชิงตัน เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ข้อ 22, และพิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอชิงตัน เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ข้อ 11,

<sup>18</sup> Minutes, ICAO. Doc. 8584-LC/154-I, Documents, ICAO. Doc. 8584-LC/154-2.

เหรียญสหรัฐอเมริกาโดยรวมค่าธรรมเนียมในชั้นศาลด้วย. ที่ประชุมได้ใช้เวลาในการประชุมหารือหรือหารือกันถึง 2 สัปดาห์, และได้ข้อยุติสำหรับขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง, ซึ่งเป็นข้อเสนอที่ใกล้เคียงกับที่สหรัฐอเมริกาเรียกร้องมากที่สุด, จากการเสนอของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน. จากไมก้า, นิวซีแลนด์และสวีเดน. โดยกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็น 58,100 เหรียญสหรัฐอเมริกา, และค่าทนาย, หรือ 74,700 เหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งรวมทั้งค่าทนายด้วย. ข้อเสนอนี้ได้รับเสียงสนับสนุน 20 เสียง, คัดค้าน 16 เสียง, และอีก 9 ประเทศงดออกเสียง. อย่างไรก็ตามในการประชุมครั้งนั้น ข้อเสนอของฝรั่งเศสที่เสนอให้ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็น 50,000 เหรียญสหรัฐอเมริการวมทั้งค่าทนาย, กลับได้รับเสียงสนับสนุน 32 เสียง, จากเสียงคัดค้าน 7 เสียง, และอีก 7 ประเทศงดออกเสียง. ผลการประชุมจะเป็นอย่างไรก็ตามสหรัฐอเมริกา ยังคงยืนยันตามข้อเรียกร้องเดิมของตนอยู่. โดยเหตุนี้, การประชุมพิเศษที่จัดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในครั้งนั้น, จึงประสบความล้มเหลวโดยสิ้นเชิง.

ความล้มเหลวของการประชุมพิเศษที่จัดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังกล่าว, ผลักดันให้เกิดการประชุมขึ้นในหมู่สายการบินของสหรัฐอเมริกาและยุโรป, รวมทั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้น, ทั้งนี้, เพื่อป้องกันการถอนตัวออกจากอนุสัญญากรุงวอชิงตันของสหรัฐอเมริกา. ในที่สุด, ข้อเสนอซึ่งได้รับการยอมรับกันในหมู่ผู้ขนส่งก็ได้ถูกกำหนดขึ้น, ผ่านทางสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA), ในรูปของความตกลงที่เมืองมอนทรีออล, เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ. 1966. ผลของการประชุมครั้งนี้เป็นที่ยอมรับของคณะกรรมการการบินพลเรือนสหรัฐอเมริกา (Civil Aeronautics Board (CAB) of the United State), เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม ค.ศ. 1966. โดยเหตุนี้, การประกาศถอนตัวออกจากอนุสัญญากรุงวอชิงตันของสหรัฐอเมริกา จึงเป็นอันยกเลิกไป.

ความตกลงเมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1966 นี้, มีลักษณะเสมือนสัญญาพิเศษซึ่งสามารถตกลงกันได้ระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสาร, ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญากรุงวอชิงตัน ค.ศ. 1929 และพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 ข้อ 22 (1). โดยกำหนดให้ใช้กับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศใด ๆ, ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาทั้งสอง, โดยการตกลงขนส่งนั้นมีจุดในประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นจุดเริ่มต้น, ถิ่นที่ปลายทาง, หรือจุดแวะพักระหว่างทาง, ไม่ว่าจุดที่แวะพัคนั้นจะอนุญาตให้มีการขนคนโดยสารขึ้นหรือลงได้หรือไม่ก็ตาม.

ความตกลงเมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1966 นี้, กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคนในกรณีตาย, บาดเจ็บ, หรือได้รับความเสียหายทางกายใด ๆ, ไว้ไม่เกิน 75,000 เหรียญสหรัฐอเมริการวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดีด้วย. เว้นแต่, ในกรณีที่มีการฟ้องคดีในรัฐที่แยกค่าธรรมเนียมในการดำเนินคดีไว้ต่างหาก, ขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็น 58,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา, โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี. และยกเลิกสิทธิตามข้อ 21 (1) แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ที่ระบุว่าผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิด, ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนและตัวแทนของตนได้ปฏิบัติตามมาตรการที่จำเป็นทุกประการ, ที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว, หรือเป็นเหตุสุดวิสัยที่จะปฏิบัติตามมาตรการเหล่านั้นได้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับคนโดยสาร, ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งเหล่านั้นพ้นจากความรับผิดได้, โดยการพิสูจน์ว่าเขามีได้กระทำความผิดใดเลย. แต่สำหรับกรณีสัมภาระเดินทาง, และสินค้า, ยังคงเดิมไม่เปลี่ยนแปลง. แม้ว่าขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่ง, ตามความตกลงเมืองมอนทรีออลจะสูงกว่าที่พิธีสารกรุงเฮกกำหนดไว้มากก็ตาม, แต่ก็ยังมีสายการบินชาติต่าง ๆ กว่า 100 สาย, เข้าร่วมลงนามในความตกลงนี้, โดยที่บางสายการบินมิได้ทำการบินมายัง, หรือไปจากประเทศสหรัฐอเมริกาเลย.

1.6 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at the Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955), เรียกกันโดยทั่วไปว่า พิธีสารกรุงกัวเตมาลา 1971.

สาเหตุที่เกิดมีพิธีสารกรุงกัวเตมาลา 1971 นี้ขึ้น, ก็เนื่องจากหลังจากปี 1966, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO), ได้ทำการสำรวจทัศนคติที่คนโดยสารในฐานะผู้บริโภคต่ออนุสัญญากรุงวอร์ซอ 1929, และพิธีสารกรุงเฮก 1955, และได้้นำเข้าไปหารือกับคณะอนุกรรมการกฎหมาย (Sub-Committee of the

Legal Committee of ICAO), และคณะกรรมการกฎหมายตามลำดับ.<sup>19</sup> ในที่สุด, ร่างเอกสารก็ถูกนำเสนอในการประชุมที่เมืองมอนทรีออลในปี 1970, ซึ่งเอกสารดังกล่าวนี้, เป็นเอกสารชิ้นแรกก่อนการประชุมว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, ซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, และลงนามที่กรุงกัวเตมาลา ในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1971, โดยมีประเทศต่าง 55 ประเทศให้การรับรอง.

วัตถุประสงค์หลักของพิธีสารกรุงกัวเตมาลาก็คือ, การแก้ไขอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955. พิธีสารกรุงกัวเตมาลาเปิดให้ลงนามเมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971, ซึ่งได้มีประเทศภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เข้าร่วมประชุม, ลงนามทั้งหมด 21 ประเทศ, รวมทั้งประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา, พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971, ได้ทำการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929, แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955, ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้คือ:

#### 1.6.1 กรณีผู้ขนส่งปลอดจากความรับผิด (Exoneration Clause)

1.) พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 ได้ทำการเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาแม่บทเป็นอย่างมากในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคนโดยสาร, และสัมภาระเดินทาง, โดยกำหนดว่า, ผู้ขนส่งจะพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า, การตาย, หรือบาดเจ็บของคนโดยสาร, มีผลมาจากสถานะทางสุขภาพของคนโดยสารเอง, หรือความเสียหายนั้นติดมากับสัมภาระเดินทางเท่านั้น.<sup>20</sup>

<sup>19</sup>Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumont: Air Law, P. VII/14.

<sup>20</sup>พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 4.



2.) ทิศสารกรุงกัวเตมาลาได้กำหนดเพิ่ม เดิมกรณี

คนโดยสารเป็นผู้ทำหรือมีส่วนร่วมทำให้เกิดความเสียหาย, ซึ่งมีผลให้ผู้ขนส่งปลอดจากการรับผิดโดยสิ้นเชิง, หรือแต่บางส่วนให้รัดกุมชัดเจนยิ่งขึ้น. โดยเพิ่มกรณีคนโดยสารได้กระทำผิดใดใด, หรือละเลยไม่กระทำการใด, จนเป็นสาเหตุ, หรือมีส่วนร่วมให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นด้วย.<sup>21</sup>

1.6.2 ขอบเขตแห่งความรับผิด (Limitation of Liability)

1.) ทิศสารกรุงกัวเตมาลาได้ขยายระดับความรับผิด

ของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารออกไป, เป็น 1,500,000 แฟรงค์, โดยระบุด้วยว่าถ้าเป็นกรณีความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งล่าช้า, ระดับความรับผิดจะไม่เกิน 62,600 แฟรงค์. ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระเดินทาง, ความรับผิดของผู้ขนส่งกำหนดไว้ไม่เกิน 15,000 แฟรงค์ต่อคนโดยสารหนึ่งคน. สำหรับความรับผิดในการขนส่งสินค้า, ไม่มีการเปลี่ยนแปลง.<sup>22</sup>

2.) ทิศสารกรุงกัวเตมาลาได้กำหนดคบทับัญญัติ เป็นเงื่อนไข

เพิ่มเติมเกี่ยวกับค่าค่าเนินคดีทางศาล, โดยขยายอำนาจศาลของภาคีสัญญา, ซึ่งไม่มีอำนาจตามกฎหมายของคนที่จ่ายค่าฤชาธรรมเนียมรวมทั้งค่าทนายความในการดำเนินคดี, ให้มีอำนาจที่จะจ่ายค่าฤชาธรรมเนียม, รวมทั้งค่าทนายความทั้งหมด, หรือบางส่วน, ตามที่ศาลจะพิจารณาเห็นสมควรให้แก้ใจทุกได้.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> ทิศสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขโดยทิศสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 7.

<sup>22</sup> ทิศสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขโดยทิศสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 8 (1) และ (2).

<sup>23</sup> ทิศสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ที่แก้ไขโดยทิศสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 8 (3).

๖) พธิสารกรุงกัวเตมาลาได้กำหนดคบทบัญญัติให้เป็นไป  
ในแนวทางเดียวกับพธิสารกรุงเฮก๑๙๕๕. ให้รัฐภาคีสัญญามีสิทธิในการตั้งข้อสงวน, ที่จะไม่  
อนุสัญญาดังกล่าวบังคับแก่การขนส่ง, สัมภาระเดินทาง, และของบรรทุก, สำหรับเจ้าหน้าที่  
ฝ่ายทหารบนอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในรัฐนั้น.<sup>24</sup>

### 1.6.3 ทั่วไขทั่ว ๆ ไป (General Amendment)

พธิสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1917, ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลง  
ความในข้อ 3 ของอนุสัญญาพื้นฐานโดยกำหนดรูปแบบของบัตรโดยสารขึ้นใหม่, ไม่กำหนด  
ให้ต้องมีการส่งมอบตัวโดยสารอย่างอื่นทางการอีกต่อไป. รวมทั้ง, ไม่กำหนดให้ต้องแจ้ง  
การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้โดยสารให้คนโดยสารรับทราบอีกด้วย.<sup>25</sup>

1.7 พธิสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการ  
การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม  
ค.ศ. 1929, ตามที่แก้ไขโดยพธิสาร ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955,  
และ ณ กรุงกัวเตมาลา, เมื่อวันที่ มีนาคม ค.ศ. 1971, ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพธิสาร  
เพิ่มเติม, ลงนาม ณ เมืองมอนติเรล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 3,  
(Warsaw Convention as Amended at the Hague 1955, at Guatemala  
City, 1971, and by Montreal Additional Protocol No. 3, 1975).

<sup>24</sup> พธิสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน  
ระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929,  
ที่แก้ไขโดยพธิสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 23.

<sup>25</sup> พธิสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน  
ระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929,  
ที่แก้ไขโดยพธิสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 3.

พิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอนตร็อลฉบับที่ 3. ได้ถูกจัดทำขึ้น. เพื่อนำระบบการถอนเงินพิเศษ Special Drawing Rights (SDR) มาใช้แทนพิธีสารกรุงกัวเตมาลา ปี ค.ศ. 1971 กล่าวคือ:

- 1.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งคนโดยสาร, กรณีตาย, หรือบาดเจ็บ, จาก 1,500,000 แฟรังก์เป็น 100,000 SDR.
- 2.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งคนโดยสารกรณีล่าช้า, จาก 62,500 แฟรังก์เป็น 4,150 SDR.
- 3.) ความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งสัมภาระเดินทาง, จาก 15,000 แฟรังก์เป็น 1,000 SDR.
- 4.) ความรับผิดชอบสำหรับการส่งสินค้าต่อ 1 กก., จาก 250 แฟรังก์เป็น 17 SDR.

1.8 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, แก้ไขโดยพิธีสารเพิ่มเติม ลงนาม ณ เมืองมอนตร็อล, เมื่อ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 4.

พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนตร็อลฉบับที่ 4 นี้, แยกออกต่างหากจากพิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 อย่างสิ้นเชิง. โดยพิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนตร็อลฉบับที่ 4 นี้, ทำหน้าที่เป็นบทแก้ไขของอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก, ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า, และได้ใช้หน่วยแลกเปลี่ยนพิเศษ (SDR) เป็นหน่วยเงินในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้า, ว่าผู้ขนส่งรับผิดชอบใช้ในวงเงิน 17 SDR ต่อสินค้าหนัก 1 กก.

พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนตร็อลฉบับที่ 4 นี้, ใช้บังคับกับการขนส่งที่เป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ซึ่งมีสถานที่ขนส่งต้นทางและปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศคู่สัญญาทั้งสองประเทศ, เช่นเดียวกับพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955. แต่จะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งทางไปรษณีย์, นอกเสียจาก, จะเป็นการรับผิดชอบฝ่ายบริหารทาง

ไปรษณีย์ที่เกี่ยวข้อง. ตามหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับต่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับฝ่ายบริหารทางไปรษณีย์เท่านั้น.<sup>24</sup>

ในส่วนของหลักความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น, พิธีสารเพิ่มเติม เมืองมอนตรียอลลฉบับที่ 4, ยังคงให้อำนาจศาลที่พิจารณาคดีปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมด, หรือเพียงบางส่วนได้, หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า, ความเสียหายได้เกิดขึ้น, หรือมีส่วนทำให้เกิดขึ้น, โดยความประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหาย, หรือบุคคลที่เรียกร้องค่าทดแทน, หรือบุคคลที่ได้รับสิทธิจากบุคคลที่เรียกร้องค่าทดแทน.<sup>25</sup>

1.9 อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ, ที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ ผู้กระทำสัญญาการขนส่ง, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, (The Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, Signed at Guadalajara in 18 September 1961), เรียกกันโดยทั่วไปว่า, อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮารา.

<sup>24</sup>พิธีสาร เมืองมอนตรียอลลฉบับที่ 4, เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929, ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 2.

<sup>25</sup>พิธีสาร เมืองมอนตรียอลลฉบับที่ 4, เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, ข้อ 6.

อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮารามีจุดมุ่งหมายที่จะหลีกเลี่ยงความยุ่งยาก, เนื่องจากกรณีที่มีคู่สัญญามากกว่า 2 ฝ่ายในการประกอบการขนส่ง, เช่น เมื่อมีการรับขนส่งต่อเนื่องไปอีก, มีการขนส่งร่วม, ตัวแทนการเดินทาง, ผู้รับส่งสินค้า, และผู้เช่าเหมาเข้ามาเกี่ยวข้อง. ซึ่งหากเป็นไปตามอนุสัญญาออร์ซอ 1929, หรือพิธีสารกรุงเฮก 1955, ศาลต้องตัดสินว่าทบทวนคดีตามความตกลงควรจะใช้กับใคร. เมื่อเป็นเช่นนั้น, ความคิดเห็นในการตัดสินคดีย่อมจะมีแนวที่แตกต่างกันออกไป. อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮาราจึงถูกกำหนดบัญญัติขึ้นใช้สำหรับกรณีการขนส่งภายใต้บังคับระบบออร์ซอ 1929, และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ปี 1955.

ดังนั้น, เมื่อมีการปฏิบัติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกิดขึ้น, โดยบุคคลซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญาในความตกลงเพื่อการขนส่ง, อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮาราจึงได้กำหนดให้ทั้งผู้ขนส่งและผู้เป็นคู่สัญญา, และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง, อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงออร์ซอ ปี 1929, หรือพิธีสารกรุงเฮก 1955, แล้วแต่กรณี. ผู้ขนส่งตามสัญญา, รับผิดชอบสำหรับการขนส่งทั้งหมดตามที่ตกลงไว้ในสัญญา. ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริง, รับผิดชอบเฉพาะที่เขาทำการขนส่งเท่านั้น.<sup>26</sup> นอกจากนี้, ผู้เป็นโจทก์มีสิทธิที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งตามสัญญา, หรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงก็ได้, หรือจากทั้งสองฝ่ายรวมกันหรือแยกกันก็ได้, ตามแต่จะเลือก. และหากมีการดำเนินคดีฟ้องร้องผู้ขนส่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียวแล้ว, ผู้ขนส่งนั้น, มีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งเข้ามาร่วม เป็นจำเลยในการฟ้องร้องด้วยได้, ส่วนวิธีการ, และผล, ให้เป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงออร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 2.

<sup>27</sup> อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงออร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 7.

ในส่วนของการรับผิดชอบ, ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบสำหรับกระทำ, และละเว้นจากการกระทำใด ๆ, ของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง, รวมทั้งลูกจ้าง, และตัวแทน, ในลักษณะเสมือนการกระทำเช่นนั้น เป็นของตน, และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงก็ต้องรับผิดชอบสำหรับผลเสียหายที่เกิด, เพราะการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตน, ลูกจ้าง, และตัวแทน, ในทำนองเดียวกัน. อย่างไรก็ตาม, ขณะที่ผู้ขนส่งตามสัญญาอาจต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่แทนผู้ขนส่งตามความเป็นจริง, หรือลูกจ้าง, และตัวแทนใดครอบคลุมตามข้อ 25 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอด้วย. ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง, จะรับผิดชอบแทนผู้ขนส่งตามสัญญา, และลูกจ้าง, และตัวแทน, เพียงจำนวนที่จำกัดไว้ในข้อ 22 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอเท่านั้น.

ทางด้านค่าเสียหาย, อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า, การเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง, สามารถส่งค่าเรียกร้องไปได้ทั้งต่อผู้ทำสัญญารับขน, หรือผู้กระทำการรับขน.<sup>28</sup> และจำนวนเงินที่เป็นค่าเสียหายนั้น, ยอดเงินที่จะได้รับการชดเชยจากผู้กระทำการรับขน, และผู้ทำสัญญารับขน, รวมตลอดถึงจากลูกจ้าง, หรือผู้แทนของผู้กระทำการรับขน, และผู้ทำสัญญารับขนภายในขอบข่ายหน้าที่การงานของตนเอง, จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะเรียกร้องได้จากผู้ทำสัญญารับขน,<sup>29</sup> หรือผู้กระทำการรับขน. ทั้งนี้, ขึ้นอยู่กับว่าการรับขนภายใต้ความตกลงที่ใช้บังคับกับคนโดยสาร, และผู้ขนส่งนั้น, จะใช้บังคับตามอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929, หรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> อนุสัญญา เพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 4.

<sup>29</sup> อนุสัญญา เพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 6.

<sup>30</sup> อนุสัญญา เพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 1.

สำหรับการนำคดีฟ้องร้องต่อศาล, อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮาราได้กำหนดให้หน้าคดีฟ้องร้องต่อศาลได้มากขึ้น, โดยเพิ่มศาลที่มีอำนาจจากศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ปกติ, หรือมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่, หรือมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน, หรือในศาลที่มีอำนาจศาล ณ ถิ่นที่ปลายทาง, แล้วแต่โจทก์จะเลือกเอาตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 28. ทั้งนี้, โดยกำหนดให้คนโดยสารสามารถดำเนินคดี เรียกร้องค่าเสียหายจากศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ณ ที่ที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ, หรือมีสำนักงานใหญ่, ตามแต่ฝ่ายโจทก์จะเลือกเอา.<sup>31</sup>

ปัจจุบัน, ประเทศต่าง ๆ ได้เริ่มหันมาให้ความสนใจกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ, ในลักษณะที่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศร่วมกับการขนส่งในรูปแบบอื่น, ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก, หรือทางน้ำ, โดยให้ความสำคัญอย่างมากในเรื่องของการขนส่งสินค้า.

ความเคลื่อนไหวของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก, ที่พยายามแก้ไขปัญหามหาในส่วนของ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, เท่าที่ผ่านมา, เป็นการพยายามแก้ไขในส่วนเฉพาะด้านเท่านั้น. แต่การขนส่งในปัจจุบัน, เป็นการขนส่งซึ่งมีการรวมเอาการขนส่งในหลาย ๆ รูปแบบเข้าไว้ด้วยกัน, ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก, ทางน้ำ, หรือทางอากาศ. โดยเหตุนี้, ในช่วงหลัง ๆ ที่ผ่านมา, ประเทศต่าง ๆ จึงหันมาให้ความสนใจกับการขนส่งระหว่างประเทศ, ซึ่งรวมเอาการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน.

ในปี 1960, ได้มีการเสนอร่างกฎหมาย, ซึ่งเป็นการรวมเอาการขนส่งในหลาย ๆ รูปแบบเข้าไว้ด้วยกัน, เข้าสู่การประชุมของคณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO). โดยมีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับกฎหมายอากาศในส่วนที่เป็นการขนส่งทางอากาศ, อันรวมเอาการขนส่งในรูปแบบอื่นเข้าไว้ด้วย.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎหมายที่บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, ข้อ 8.

<sup>32</sup> Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo, Shawcross and Beaumonts: Air Law, P. VIII/33a,

ในปี 1979. ร่างครั้งสุดท้าย, ซึ่งถูกจัดเตรียมโดย UNCTAD ได้ถูกนำเสนอเข้าสู่คณะกรรมการกฎหมายอีกครั้งหนึ่ง. และได้รับการลงนามยอมรับกันในปี 1980. โดยให้เป็นลักษณะของอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. เรียกชื่อว่า "The Multimodal Transport Convention 1980". ให้ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าที่จะต้องมีการขนส่งอย่างน้อยสองวิธีต่อเนื่องกันในสัญญารับขน. ซึ่งขนจากสถานที่แห่งหนึ่งในประเทศซึ่งสินค้านั้นตั้งอยู่. ไปยังถิ่นที่ปลายทางซึ่งอยู่ไปยังอีกประเทศหนึ่ง. ทั้งนี้. โดยให้มีผลบังคับใช้ 12 เดือนหลังจากรัฐบาลของ 30 ประเทศได้ให้การลงนามรับรอง. หรือให้สัตยาบัน.<sup>33</sup>

อนุสัญญาดังกล่าวนี. มีประเทศที่ให้การลงนามให้สัตยาบันน้อยมาก. ในทางปฏิบัติทุกวันนี้. การขนส่งที่เป็นลักษณะดังกล่าว. จะมีข้อตกลงที่เป็นลักษณะของสัญญาที่มาจาก International Chamber of Commerce จนกระทั่งมีการคาดหมายกันว่า. อนุสัญญานี้จะเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศอีกฉบับหนึ่งที่จะไม่มีการนำออกใช้.<sup>34</sup>

อย่างไรก็ตาม. อนุสัญญานี้. เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของพัฒนาการของกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ. ที่พยายามขยายอาณาเขตให้ครอบคลุมการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ อันหมายรวมไปถึงการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นการขนส่งอีกประเภทหนึ่ง เข้าไว้ด้วย.

## 2. ความเคลื่อนไหวในประเทไทย

ประเทศไทยได้เริ่มมีการขนส่งทางอากาศขึ้นนับแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 1. คือเมื่อประมาณ ปี พ.ศ. 2465. โดยการนำเครื่องบินตรวจการและทิ้งระเบิด

<sup>33</sup> ICE. Publication No. 298 (October 1975), noted in two articles on successive versions by OC. Giles, (1975) 24 JCLQ. 397 and (1976) 25 ICLQ. 443, Ibid.

<sup>34</sup> ICE. Publication No. 298 (October 1975), noted in two articles on successive versions by OC. Giles, (1975) 24 JCLQ. 379 and (1976) 25 ICLQ. 443, Ibid. P. VII/3a.



เบาแบบแบรเกต์ (Breguet) สมัยสงครามโลกครั้งที่ 1, มาดัดแปลงเพื่อบรรทุกไปรษณีย์ภัณฑ์, และคนโดยสาร.<sup>35</sup> ในเส้นทางประจำระหว่างนครราชสีมา, ร้อยเอ็ด, และอุบลราชธานี, เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2465. และในปีต่อมา, พ.ศ. 2466, ได้เปิดสายการบินเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งสายระหว่างนครราชสีมา, ร้อยเอ็ด, อุครธานี, และหนองคาย.<sup>36</sup>

การบินพาณิชย์แท้จริงเริ่มต้นเมื่อรัฐบาลจัดตั้งบริษัทรัฐพาณิชย์ใน พ.ศ. 2474, ให้ชื่อภาษาไทยว่า "บริษัทเคโรอากาศ จำกัด" (AERIAL TRANSPORT COMPANY OF SIAM LIMITED). มีทุนจดทะเบียน 600,000 บาท, ดำเนินกิจการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, ใช้เครื่องบินแบบ แฟร์ไชลด์ (Fairchild), ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดเล็ก, มีที่นั่งโดยสารเพียง 4 ที่นั่ง, และรับบรรทุกไปรษณีย์ภัณฑ์. ต่อมา, ในปี พ.ศ. 2482, เมื่อมีถนนสายแรกจากกรุงเทพฯ ไปต่างจังหวัด, คือ ถนนกรุงเทพ-สมุทรปราการ, บริษัทเคโรอากาศ จำกัด, ได้รับสัมปทานเดินรถจากทางรัฐบาลในเส้นทางนี้, และได้เดินรถยนต์โดยสารพร้อม ๆ กับการบินขนส่งด้วยในขณะเดียวกัน, จึงได้เปลี่ยนชื่อบริษัทจาก "บริษัทเคโรอากาศ จำกัด" มาเป็น "บริษัทขนส่ง จำกัด" (Transport Company Limited), และดำเนินกิจการเรื่อยมา, และหยุดกิจการบินลงเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2488,

การบินพาณิชย์ของไทยภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2, เริ่มต้นโดยกองทัพอากาศ, ในปี พ.ศ. 2489, ใช้เครื่องบินแบบเหลือใช้สงครามแบบขนส่ง ซี 47 มาปรับปรุงเป็นแบบโดยสาร ดีซี 3, มีที่นั่งโดยสาร 28 ที่นั่ง, และต่อมาได้โอนกิจการให้บริษัทเคโรอากาศ จำกัด (SIAMESE AIRWAYS COMPANY LIMITED), ซึ่งรัฐบาลจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2490, รับผิดชอบต่อไป.

<sup>35</sup> พลอากาศโท เต็ม ลิ้มปัสวัสดิ์, "การบินพาณิชย์ของไทย."

หนังสืออนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลอากาศโท เต็ม ลิ้มปัสสวัสดิ์, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพาณิชย์, 2529, ไม่ปรากฏเลขหน้า.

<sup>36</sup> ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2528), หน้า 8.

ต่อมา, มีชาวไทยและชาวต่างประเทศ ได้ร่วมทุนกันจัดตั้ง บริษัท แปซิฟิก โอเวอร์ซี (สยาม) จำกัด (PACIFIC OVERSEAS AIRLINES (SIAM) LIMITED) ขึ้น, แต่การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างขาดประสิทธิภาพ, รัฐบาลจึงจัดให้บริษัทการบินทั้งสองรวมเข้าด้วยกัน, เป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด (THAI AIRWAYS COMPANY LIMITED), ในปลายปี พ.ศ. 2494, มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด, ในทุนจดทะเบียน 49,350,000 บาท ทำการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ.

ในปี พ.ศ. 2502, บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้ร่วมลงทุนกับบริษัท บริษัท เอส. เอ. เอส. จำกัด, จัดตั้งบริษัทการบินไทย จำกัดขึ้น, ดำเนินกิจการบินระหว่างประเทศแทนบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, ซึ่งคงบินเฉพาะภายในประเทศและไปประเทศข้างเคียงเท่านั้น.

บริษัทการบินของไทยที่ทำการบินขณะนี้, และที่ได้เลิกกิจการไปแล้ว มีดังนี้:

1.) บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, เป็นบริษัทของทางราชการ, ทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 600,000 บาท, และในที่สุดได้เพิ่มเป็น 300 ล้านบาท, ทำการบินประจำภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง, ปัจจุบัน, ได้ควบเข้ากับบริษัทการบินไทย จำกัด, เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531.

2.) บริษัทการบินไทย จำกัด, ทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 2 ล้านบาท, เป็นหุ้นของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด 70 %, และบริษัท เอส. เอ. เอส. 30 %, ต่อมา, ได้เพิ่มเป็น 1,400 ล้านบาท, วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2520, ฝ่ายไทยได้ซื้อหุ้นที่เป็นของ เอส. เอ. เอส. กลับคืนทั้งหมด, ในที่สุด, ปัจจุบันนี้, ได้เพิ่มทุนเป็น 4,000 ล้านบาท, บริษัทการบินไทย จำกัด, ดำเนินการบินเป็นแบบประจำระหว่างประเทศ, จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศต่าง ๆ ประมาณ 31 จุด.

3.) บริษัทการบินแอร์สยาม จำกัด, ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2509, โดยทุนของเอกชนไทย, ทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท, ทำการบินประจำระหว่างประเทศ, บริษัทได้หยุดทำการบินตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2520, เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2520, ทางราชการจึงได้เพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศที่ออกให้แก่บริษัท.

4.) บริษัทกรุงเทพสหกล จำกัด, ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2511, โดยทุนของ เอกชนไทย, ทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท, ทำการบินประเภทแท็กซี่ทางอากาศ, และเช่าเหมา, ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ, ด้วยเครื่องบินขนาดเล็กและเฮลิคอปเตอร์.

5.) บริษัทพีระแอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด, ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2511, โดยการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทยและต่างประเทศ, ทุนจดทะเบียน 4 ล้านบาท, ทำการบินประเภทแท็กซี่ทางอากาศ, และเช่าเหมา, ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ, แต่ส่วนใหญ่เป็นการบินภายในประเทศ, บริษัทได้เลิกกิจการไปเมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2521, เนื่องจากทางราชการไม่ต่ออายุใบอนุญาตให้.

6.) บริษัทแอร์เซอร์วิส จำกัด, ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2511, โดยการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทยและต่างประเทศ, ทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท, ทำการบินเช่นเดียวกับกรุงเทพสหกล จำกัด, บริษัทได้เลิกกิจการไปเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2521, เนื่องจากทางราชการไม่ต่ออายุใบอนุญาตให้.

7.) บริษัท ไทย ฟลายอิงเซอร์วิส จำกัด, ก่อตั้งโดยกลุ่มนักธุรกิจที่รักการบิน, ได้รับอนุญาตให้ทำการบินเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524, บริษัทนี้ทำการบินเช่นเดียวกับบริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด.

สำหรับบริษัทการบินต่างประเทศนั้น, บริษัท เค. แอล. เอ็ม. ของประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นบริษัทแรกที่ทำการบินเข้ามายังประเทศไทย, เข้ามาเมื่อ พ.ศ. 2467, โดยอากาศยานแบบ FOKKER, ทำการทดลองบินสำรวจเส้นทางไปประเทศอินโดนีเซีย, แล้วมาขอแวะลงที่สนามบินคอนเมือง, ต่อมา, ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2472, บริษัทการบิน เค. แอล. เอ็ม. เริ่มเปิดเที่ยวบินประจำกับประเทศไทย, โดยใช้ FOKKER-F-7B ทำการบินในเส้นทาง อัมสเตอร์ดัม-กรุงเทพ-จาการ์ตา, หลังจากนั้น, ได้มีบริษัทการบินต่างประเทศขอทำการบินแบบประจำมีกำหนดกับไทยเพิ่มขึ้น, ปัจจุบัน, มี 43 บริษัท.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> กรมการบินพาณิชย์, "ประวัติการขนส่งทางอากาศของไทย," ข่าวสารการบินพาณิชย์ เล่ม 1 ปีที่ 17, (ตุลาคม 2525): 13.

กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของไทยฉบับแรก, คือ "พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465". พระราชบัญญัตินี้ตราขึ้นเพราะเหตุที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ, ลงนามที่กรุงปารีส, เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919. ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462, พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น, และให้ประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465.<sup>38</sup>

มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465, แผนก 10, ว่าด้วยการรับส่งโดยอากาศยาน, บัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งไว้ว่า "ผู้รับส่งในการเดินอากาศ กล่าวคือ บุคคลทุกคนซึ่งทำการรับส่งของหรือผู้โดยสาร โดยอากาศยานเพื่อสินจ้างนั้น มีกรณียะและอยู่ในความรับผิดชอบสำหรับการรับส่ง เช่นเดียวกับผู้รับส่งอื่น ๆ".

อย่างไรก็ตาม, พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465 นี้, ได้ถูกยกเลิกไปโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480, และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480, กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ถูกยกเลิกไป, โดยบทแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2497, ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบัน. อย่างไรก็ตาม, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2497, มิได้บัญญัติเรื่องการขนส่งทางอากาศไว้แต่อย่างใด, ซึ่งผิดไปจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465, และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480, กล่าวคือ, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขน, และความเสียหายเนื่องด้วยอากาศยาน, ระบุไว้ในมาตรา 28-30 ด้วย.

โดยเหตุที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2497, ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน, มีบทบัญญัติว่าด้วยองค์กร, และมาตรการควบคุมการเดินอากาศ ได้แก่บทบัญญัติว่าด้วย คณะกรรมการการบินพลเรือน, ข้อกำหนดในการอนุญาตให้ทำการบิน, และมาตรฐานความปลอดภัย ฯลฯ เป็นต้น, เท่านั้น. ส่วนการวินิจฉัยปัญหาเรื่องความรับผิดเกี่ยวกับ

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465.

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคล, หรือทรัพย์สิน, อันเนื่องมาจากอากาศยาน, เช่นในกรณีอากาศยานตก, หรือเกิดความสูญหาย, หรือบุบสลายแก่สินค้า, ในระหว่างการรับขน, ก็ยังคงใช้กฎหมายลักษณะละเมิดหรือสัญญาอยู่เช่นเดิม.<sup>39</sup> ในส่วนของกฎหมายไทย, ที่จะนำมาใช้บังคับกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ, เพื่อให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสาร, และผู้ขนส่งทางอากาศ, นอกจาก, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5, อันว่าด้วยเรื่องละเมิดแล้ว, ก็คงจะมีแต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 ถึง 633 หมวด 1 ลักษณะ 8 บรรพ 3, เรื่องการรับขน, อันเป็นบทบัญญัติทั่วไปเท่านั้น.

การวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ประเทศไทยโดยมติของคณะรัฐมนตรี, เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2510, เห็นชอบให้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกได้. และในปี พ.ศ. 2514, ระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึง 8 มีนาคม, ประเทศไทยได้ส่งผู้แทนไปร่วมประชุมเพื่อพิจารณาแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air), ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ, เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารที่ทำขึ้น ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955.<sup>40</sup> ผลของการประชุมครั้งนี้ก่อให้เกิดพิธีสารระหว่างประเทศฉบับใหม่, คือพิธีสารกรุงกัวเตมาลาขึ้น.<sup>41</sup>

<sup>39</sup>ไชยวัฒน์ บุณนาค, "กฎหมายการบิน," บทบัญญัติ (ปีที่ 34 ฉบับที่ 1, 2520): 22-23.

<sup>40</sup>อัมพร จันทรวิจิตร, "เขตราคาชีวิตและความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกายของท่าน เมื่อท่านเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศอย่างไร," วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์ (ปีที่ 1 ฉบับที่ 1, 2516-2517): 50-51.

<sup>41</sup>Warsaw Convention as Amended at the Hague 1955, at the Guatemala City, 1971, and by Montreal Additional Protocol No. 3, 1975.

ปี พ.ศ. 2520, บริษัทการบินไทย จำกัด ได้มีหนังสือที่ กบ. 10/71 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2520, เสนอขอให้ทางราชการดำเนินการเร่งรัดการเข้า เป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารกรุงเฮก, โดยด่วน.<sup>42</sup> ทั้งนี้, โดยเหตุผลที่ว่า, บริษัทจะสามารถกำหนดวงเงินประกันความรับผิดเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทาง อากาศระหว่างประเทศได้แน่นอน. ต่อมา, ในวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2524, เมื่อ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาข้อเสนอของกรมการบินพาณิชย์ผ่านทางกระทรวงคมนาคม โดยหนังสือที่ คค. 0403/1706 ลงวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2524 แล้ว, ได้มีมติ ดังนี้คือ:

1.) เห็นชอบในหลักการ, ให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อรวบรวม กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งทำ ณ กรุงวอร์ซอ, เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929, และพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาดังกล่าว, ทำ ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955.

2.) ให้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อยกร่างกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไป ตามอนุสัญญาดังกล่าว.

คณะกรรมการเพื่อยกร่างกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วย การรวบรวมกฎ เกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, ซึ่งทำ ณ กรุงวอร์ซอ, เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม ค.ศ. 1929, และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม, ประกอบด้วย อธิบดีกรมการบินพาณิชย์, ผู้แทนสำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา, ผู้แทนกระทรวงต่างประเทศ, ผู้แทนบริษัทการบินไทย, จำกัด, ผู้แทนบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, และนิติกร กองงาน คณะกรรมการขนส่งและคมนาคม

การดำเนินการเข้า เป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก, ตามมติของคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2510 ดังกล่าว, ในปัจจุบัน, ยังคงอยู่ใน ขั้นตอนดำเนินการ, และจัดเตรียมการร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญา.

<sup>42</sup> หนังสือจากบริษัทการบินไทย จำกัด ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ กบ. 01/71

ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการขนส่งทางอากาศ: ขอบเขตการวิจัย

1. ความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางอากาศปัจจุบันมีบทบาทเพิ่มมากขึ้น, เนื่องมาจากความก้าวหน้าทางด้านวิทยาการ, ทำให้สามารถสร้างอากาศยานที่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกสูง, และบินเป็นระยะทางไกล ๆ ได้. การขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างรวดเร็วมาก, เมื่อเทียบกับการขนส่งทางบกและทางทะเล, จึงได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว, โดยเฉพาะอย่างยิ่ง. การขนส่งคนโดยสาร.\*

ประเทศต่าง ๆ ทางภาคพื้นยุโรป, อังกฤษ, และสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่น ๆ อีกหลายประเทศ, ได้จัดกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศไว้เป็นกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่อง, แยกต่างหากจากการรับขนภายในประเทศ.\*\* อีกทั้งยังได้พยายามแก้ไขปัญหาในกรณีที่แต่ละประเทศมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายในเรื่องนี้แตกต่างกันมาก, โดยเฉพาะในกรณีที่เป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ทั้งนี้, เพื่อแก้ปัญหาในกรณีที่มีข้อพิพาทในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ว่าศาลของประเทศใดจะเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี, จะใช้กฎหมายใดบังคับกับข้อพิพาทนั้น. เพราะกฎหมายของประเทศหนึ่ง, อาจให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสาร,

---

\*จากสถิติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, เฉพาะอากาศยานที่ทำการบินขึ้นและลง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ, ในช่วงเดือน กรกฎาคม-กันยายน, ปี พ.ศ. 2530, พบว่า, ในจำนวนสายการบินทั้งหมด, 43 สายการบิน, ทำการบินขึ้นและลงที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในช่วง 3 เดือน, รวมทั้งสิ้น 12,323 เที่ยวบิน, ทำการรับขนคนโดยสารขึ้น 691,818 คน, รับขนคนโดยสารลง 868,848 คน, และคนโดยสารผ่านแดน 304,698 คน, International Scheduled Traffic at Bangkok International Airport, July-September 1987, วารสารการบินพาณิชย์ (ปีที่ 22 เล่มที่ 3, เมษายน 2531): 33-34.

\*\*ประเทศอังกฤษตรากฎหมายภายในขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร, เพื่อให้สอดคล้องกับพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 (Hague Protocol 1955), เรียกว่า พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ (Carriage by Air Act 1961).

ส่วนกฎหมายของอีกประเทศหนึ่ง, อาจให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งทางอากาศ, กรณียอมก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมขึ้น. เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว, ประเทศต่าง ๆ จึงได้ทำความตกลงระหว่างประเทศขึ้น, เพื่อวางข้อกำหนดในการขนส่งทางอากาศให้เป็นอย่างเดียวกัน. ซึ่งก็ประสบความสำเร็จมาก, เพราะปัจจุบัน, มีประเทศกว่า 140 ประเทศเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และกว่า 94 ประเทศเป็นภาคีของพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมที่ห้าขึ้น ณ กรุงเฮก.

ในขณะที่การขนส่งทางอากาศนับวันแต่จะมีบทบาทเพิ่มขึ้น, และประเทศไทยยังมีได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, รวมทั้งพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมที่ห้าขึ้น ณ กรุงเฮก, ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ, ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศเกิดขึ้น, ศาลจะใช้กฎหมายใดมาบังคับแก้คดี. กฎหมายที่ใช้บังคับในการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, กับกฎหมายที่ใช้บังคับในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, จะมีความแตกต่างกันหรือไม่, เพียงใด. และจากปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้, จะทำให้เห็นแนวทางในการพิจารณาคดีแห่งเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศ, และระหว่างประเทศ, ว่าควรจะเป็นไปในแนวทางใดจึงจะเหมาะสม.

## 2. วัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.) ในส่วนของคนโดยสาร: เพื่อทราบถึงการคุ้มครองผลประโยชน์ของคนโดยสารโดยกฎหมาย, และโดยศาลไทย, ไม่ว่าจะเป็นคนโดยสารชาติใด, และไม่ว่าจะเป็น การขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, หรือการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, ไม่ว่าปัญหาข้อพิพาทนั้นจะเกิด ณ ที่ใด. โดยศึกษาเปรียบเทียบถึงการคุ้มครองคนโดยสารชาวไทย, และชาวต่างชาติ, ตลอดจนศึกษาถึงสิทธิของคนโดยสารชาวไทยในการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อผู้ขนส่ง, ซึ่งเป็นสายการบินต่างประเทศ, ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, หรือการขนส่งภายในประเทศ.

2.) ในส่วนของผู้ขนส่ง: เพื่อทราบถึงสถานะความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง, ซึ่งเป็นสายการบินของชาติ, โดยศึกษาถึงความแตกต่างในส่วนของความรับผิดชอบที่มีต่อคนโดยสารชาวไทย, และชาวต่างชาติ, ตลอดจนความรับผิดชอบที่มีต่อการฟ้องร้องดำเนินคดีโดยศาลไทย, และศาลต่างประเทศ, ในกรณีเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.



3.) เพื่อเสนอปัญหาและความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้น, เนื่องจากความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติแห่งกฎหมาย, ตลอดจนช่องว่างของกฎหมาย, ที่ก่อให้เกิดปัญหาในการตีความและการบังคับใช้.

4.) เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ปัญหา, การนำกฎหมายมาใช้บังคับแก่คดีการขนส่งทางอากาศ, ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.

### 3. ขอบเขตและวิธีดำเนินการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาและดำเนินการค้นคว้าและวิจัยแบบอาศัยเอกสาร (Documentary Research), กล่าวคือ, เก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวทั้งในภาษาไทยและในภาษาต่างประเทศ, แล้วนำข้อมูลนั้นมาศึกษาอย่างเป็นระบบ, รวมทั้งสัมภาษณ์ (Interview) บุคคลที่เกี่ยวข้อง, เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, เจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์, หน่วยงาน, และที่ปรึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง, เพื่อนำความเห็นของท่านเหล่านั้นมาประกอบการวิจัย.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย