

# หมวดที่ 5

## การรับขนทางอากาศ

### ส่วนที่ 1

#### การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

#### บทที่ 1

##### ลักษณะทั่วไป

1.1 การรับขนผู้โดยสาร สัมภาระหรือสินค้าระหว่างประเทศ โดยอากาศยานเพื่อ  
สินค้า

1.1.1 คำว่า “การรับขนหรือสัญญารับขน” (Carriage)

ใน ป.พ.พ. ลักษณะ 8 มิได้ให้คำจำกัดความของสัญญารับขนไว้ แต่ท่าน  
ศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุศุตร ได้ให้คำจำกัดความของสัญญารับขนไว้ “เป็นสัญญาซึ่งคู่  
สัญญาฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของ (สินค้า) หรือคนโดยสารจาก  
ที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินค้าจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นทางค้าปกติ  
ของผู้ขนส่งด้วย” (1)

คำว่า “รับขน” ในอนุสัญญาออร์ซอร์ ฉบับภาษาอังกฤษที่ใช้ในประเทศอังกฤษ  
ใช้คำว่า “Carriage” ในสหรัฐอเมริกาใช้คำว่า “Transportation” ในภาษาฝรั่งเศสใช้คำว่า  
“Transport” อย่างไรก็ตามศาลส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า คำว่า Carriage และคำว่า  
Transportation มีความหมายเหมือนกัน โดยมีเจตนารับขนและกระทำการขนส่งจริง ๆ  
ศาลฝรั่งเศสมีความเห็นว่า การรับขนโดยอากาศยานต้องมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ (essential  
purpose) ไม่ใช่เพื่อจุดมุ่งหมายอื่น เช่น สอนขับเครื่องบิน (teaching flying techniques)  
หรือทดลองบิน (testing a plane)

(1) ดร. จิต เศรษฐบุศุตร ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์เช่าซื้อ จ้างแรงงาน  
จ้างทำของ และรับขน ฉบับพิมพ์ พ.ศ. 2493 หน้า 173

สัญญาฉบับรับขนทางอากาศเหมือนกับสัญญาฉบับรับขนทั่วไป กล่าวคือเป็นสัญญาที่มีผลเมื่อแสดงเจตนา (contrats consensuels) โดยไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามแบบฟอร์มใด ๆ<sup>(1)</sup> ด้วยเหตุนี้เอง ในอนุสัญญาออร์ซอร์ มาตรา 3 (2) และมาตรา 4 (4) จึงบัญญัติว่า การที่ตัวโดยสาร (ตัวสัมภาระเดินทาง) ไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้นไม่กระทบต่อความมีอยู่ หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับขน

### 1.1.2 คำว่า "คนโดยสาร" (Passenger)

คนโดยสารนี้อาจจะเป็นลูกจ้าง (Employee) ของผู้รับขน ซึ่งเป็นของนายจ้าง (Employer) ก็ได้โดยที่ลูกจ้างไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามทางการที่จ้าง แต่ได้ท่องเที่ยวไปในอากาศยานของผู้รับขน ซึ่งเป็นของนายจ้าง

### 1.1.3 คำว่า "สินค้า" (Goods)

คำว่า สินค้า Goods ในฉบับภาษาอังกฤษแปลจากคำว่า Merchandise ในต้นฉบับภาษาฝรั่งเศส แต่คำว่า Merchandise ในกฎหมายรับขนฝรั่งเศส หมายถึงข้าวของหรือสินค้าทุกชนิด (chattel) ซึ่งเป็นทรัพย์สินทางธุรกิจพาณิชย์ (commercial transaction) แต่คำว่า Goods ในกฎหมาย Common law โดยเฉพาะประเทศอังกฤษ หมายถึงสิ่งของที่ไม่มีชีวิตเท่านั้น (Inanimate object) โดยไม่รวมถึงสัตว์ที่มีชีวิตด้วย (live animal) ด้วยเหตุนี้เอง I.C.A.O. ครั้งหนึ่งได้เคยพิจารณาว่าควรจะใช้ศัพท์ภาษาอังกฤษคำว่า Cargo แทนคำว่า Goods เช่นเดียวกับในประเทศฝรั่งเศสก็มีความคิดแก้ไขให้สอดคล้องกัน โดยใช้คำว่า Fret แทนคำว่า Marchandises อย่างไรก็ตามศาลส่วนใหญ่ที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายและระบบ Common Law ได้ปรับใช้อนุสัญญาออร์ซอร์ โดยได้รวมสัตว์มีชีวิตเข้าเป็นสินค้าด้วย

อนึ่ง การขนส่งศพ (carriage of corpses) ซึ่งเป็นวัตถุไม่มีชีวิต ก็อยู่ในความหมายของคำว่า Goods ในกฎหมาย Common Law แต่ในกฎหมายฝรั่งเศส ศาลไม่ถือว่าศพเป็นสินค้า Marchandises ในแง่ของธุรกิจพาณิชย์ แต่ถือว่าเป็นทรัพย์สินนอกพาณิชย์และเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ตัวอย่างคดี Djedraoui C. Tamisier<sup>(2)</sup> ศาลวินิจฉัยว่า ศพ ไม่สามารถถูกจัดเข้าเป็นทรัพย์สินในธุรกิจพาณิชย์ แม้ว่าราคาขนส่งจะคำนวณจากน้ำหนักหรือปริมาตรเช่นเดียวกับสินค้าอื่น ๆ ก็ตาม

(1) เช่นต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

(2) (1953) 7 R.F.D.A. 494 NOTE E.G.(TRIB. PAIX PARIS, 31 MARCH (1952)

#### 1.1.4 คำว่า "อากาศยาน" (Aircraft)

อากาศยานที่ใช้สำหรับรับขน ในอนุสัญญาออร์ซอร์ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้แต่เป็นที่ยอมรับกันให้นำคำจำกัดความของอากาศยานที่บัญญัติไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกมาปรับใช้ (โดย I.C.A.O.) ซึ่งในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าอากาศยานหมายถึง เครื่องใดก็ตามที่ได้รับการยกให้ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้ โดยปฏิกิริยาของอากาศไม่ใช่ปฏิกิริยาของอากาศที่กระทบกับผิวโลก

มีแนวโน้มของศาลต่างประเทศมักจะวินิจฉัยว่า คำว่า อากาศยานในอนุสัญญาออร์ซอร์นี้ ต้องเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์<sup>(1)</sup> ซึ่งก็ทำให้เกิดปัญหาว่าการรับขนโดยบัลลูนหรือเครื่องร่อน จะปรับเข้าอนุสัญญาออร์ซอร์ได้หรือไม่

อนึ่ง การรับขนโดยอากาศยานนี้ไม่ปรับใช้กับการรับขนโดยยานลอย ที่เรียกว่า Hovercraft<sup>(2)</sup> และในประเทศอังกฤษมีกฎหมายพิเศษบัญญัติไว้โดยเฉพาะ คือ Hovercraft ACT, 1968, Hovercraft (Civil Liability) Order, 1971

#### 1.1.5 คำว่า สินจ้าง (Reward)

สินจ้างเพื่อตอบแทนในการรับขนจะจ่ายโดยผู้ใดก็ได้ กล่าวคือ ผู้โดยสารเองหรือเจ้าของสินจ้างเป็นผู้จ่ายเองก็ได้ หรือผู้อื่นเป็นผู้จ่ายแทนให้ก็ได้ เช่น ผู้ถูกรางวัลในการจับสลากของบริษัทแห่งหนึ่งและได้รับตัวเครื่องบินไปเที่ยวยุโรป 2 ที่นั่ง โดยทางบริษัทเป็นผู้จ่ายให้แก่ผู้ถูกรางวัล

อนึ่ง คำว่าสินจ้างนี้ไม่จำเป็นต้องเป็นตัวเงินเสมอไป การเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในเที่ยวบินก็ถือว่าเป็นสินจ้างได้ เช่น นาย ก.เป็นเจ้าของเครื่องบินและเป็นผู้ดำเนินกิจการเดินอากาศทำสัญญากับนาย ข. โดยตกลงแบ่งค่าใช้จ่ายด้วยกันในเที่ยวบินจากลอนดอนไปปารีสและกลับ จะได้รับประโยชน์ตอบแทนนอกจากที่เป็นตัวเงินจากนาย ข. (ตามตัวอย่างนี้ นาย ข.อาจจะช่วยออกค่าน้ำมันเครื่องบินช่วยเฉลี่ยค่าใช้จ่าย เป็นต้น ในขณะที่ นาย ก.เป็นเจ้าของเครื่องบินและเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ) โปรดตั้งข้อสังเกตว่า อนุสัญญาออร์ซอร์ปรับใช้กับการรับขนโดยไม่คิดสินจ้างโดยอากาศยานซึ่งวิสาหกิจขนส่งทางอากาศเป็นผู้กระทำด้วยเหมือนกัน

#### 1.2 ความหมายของการรับขนระหว่างประเทศ (International Carriage)

มาตรา 1 (2) ของอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกได้ให้ความหมายของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศพอสรุปได้ว่า การรับขนระหว่างประเทศ หมายความว่า การรับขนใด ๆ ซึ่งตามสัญญาที่คู่สัญญาได้ทำไว้

(1) คิริศักดิ์ ดิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ให้บริการ อัยการสาร ปีที่ 4 ฉบับ 43 กรกฎาคม 2524 หน้า 25

(2) ดูข้อยกเว้นของอากาศยานในหน้า 127-128

1. มีถิ่นต้นทาง (place of departure) และถิ่นปลายทาง (place of destination) ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาสองประเทศ หรือ

2. มิฉะนั้นก็ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาประเทศเดียว ไม่ว่าจะมีการหยุดพัก (break in carriage) หรือมีการขนถ่าย (transshipment) หรือไม่ก็ตาม หากว่ามีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ (agreed stopping place) ภายในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ถึงแม้ว่าประเทศนั้นมิได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้ก็ตาม

3. การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาประเทศเดียว โดยไม่มีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง มิใช่การรับขนระหว่างประเทศ เพื่อความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญานี้

### ข้อสังเกต

**ประการแรก** การรับขนมีจุดต้นทางและจุดปลายทาง ตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศสมาชิก 2 ประเทศ ไม่ว่าจะมีการจอดแวะตามเส้นทางหรือไม่ก็ได้

มีปัญหาว่าผลของการเป็นประเทศสมาชิกอนุสัญญาเริ่มต้นเมื่อใด

ในคดี *Philippson V. Imperial Airways*<sup>(1)</sup> ของศาลอังกฤษ ทวงคำจำนวนหนึ่งซึ่งขนส่งจากอังกฤษไปเบลเยียม ถูกขโมยระหว่างทางตามเงื่อนไขทั่วไปในการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ I.A.T.A. (International Air Transport Association) ถ้าการขนส่งรายนี้มีใช้การขนส่งระหว่างประเทศ จะต้องฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายภายใน 6 เดือน แต่ถ้าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ สามารถฟ้องคดีได้ภายใน 2 ปี<sup>(2)</sup> โจทก์ฟ้องคดีในระยะเวลาเกินกว่า 6 เดือน แต่น้อยกว่า 2 ปีหลังจากวันขนส่ง ปัญหาในคดีนี้มีว่าการขนส่งรายนี้เป็น การขนส่งระหว่างประเทศหรือไม่ ในขณะนั้นเบลเยียมได้ลงนามในอนุสัญญาออร์ซอร์ด้วยแต่ยังมีไม่ได้ให้สัตยาบัน ศาลอุทธรณ์ของอังกฤษเห็นว่า การขนส่งรายนี้มีใช้การขนส่งระหว่างประเทศ เพราะไม่สามารถยอมรับได้ว่า เบลเยียมเป็นประเทศสมาชิก (High Contracting Party) ศาลฎีกา (The House of Lord) กลับคำพิพากษานี้ และตัดสินว่า เพียงการลงนามในอนุสัญญาก็ทำให้เบลเยียมมีสภาพเป็นประเทศสมาชิกแล้ว คำพิพากษาของศาลฎีกาอังกฤษได้รับการคัดค้านอย่างแข็งขันจากรัฐบาลอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ต่อมาศาลในประเทศต่าง ๆ ส่วนมากมีแนวโน้มที่จะวินิจฉัยว่า เฉพาะประเทศซึ่งให้สัตยาบันอนุสัญญานี้เท่านั้นจึงจะมีสภาพเป็นประเทศสมาชิก

(1) คิริคักดี คิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ วารสารอัยการ ปีที่ 4 (ฉบับที่ 43) กรกฎาคม 2524 หน้า 26

(2) มาตรา 26 อนุสัญญาออร์ซอร์

**ประการที่สอง** ถ้าจุดต้นทางและจุดปลายทาง อยู่ในดินแดนของประเทศสมาชิกเพียงประเทศเดียวก็ต้องมีการจดทะเบียนตามเส้นทางในประเทศอื่น ถึงแม้ว่าประเทศนั้นมิได้เป็นสมาชิกของอนุสัญญาก็ได้.

**ประการที่สาม** ถ้าจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ภายในดินแดนของประเทศสมาชิกเพียงประเทศเดียวโดยไม่มีการจดทะเบียนในประเทศอื่นเลย ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญานี้

ในการรับขนดังที่ได้กล่าวนี้มีปัญหาว่าถ้าบริษัทการบินแห่งหนึ่งทำการรับขนระหว่าง London (นครหลวงประเทศอังกฤษ) Manchester (เมืองหนึ่งในประเทศอังกฤษ) และ New York (เมืองหนึ่งในสหรัฐอเมริกา) โดยในเที่ยวบินเดียวกันนั้น มีผู้โดยสารคนหนึ่งทำสัญญารับขนระหว่าง London-New York และมีผู้โดยสารคนหนึ่งทำสัญญารับขนระหว่าง London-Manchester เท่านั้น ในกรณีนี้จำเป็นต้องพิจารณาสัญญารับขนเฉพาะรายว่ารายใดเป็นการรับขนระหว่างประเทศ ซึ่งก็เป็นที่น่าอนนว่าการรับขนผู้โดยสารระหว่าง London-New York เป็นการรับขนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนผู้โดยสารระหว่าง London-Manchester เป็นการรับขนภายในประเทศ (ไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศ) ทั้ง ๆ ที่ผู้โดยสารทั้งสองก็นั่งเครื่องบินลำเดียวกัน

#### 1.2.1 คำว่า "ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง"

ในภาษาอังกฤษใช้ถิ่นต้นทางว่า (place of departure) และถิ่นปลายทางว่า (place of destination) ในขณะที่ภาษาฝรั่งเศสใช้ (Point de Depart) ซึ่งหมายความว่า จุดต้นทาง และ (point de destination) ซึ่งหมายความว่า จุดปลายทาง อย่างไรก็ตาม ศาลอังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา และคานาดามีความเห็นตรงกันว่า คือจุดซึ่งการรับขนส่งตามสัญญานั้นเริ่มต้นและจุดซึ่งการรับขนส่งตามสัญญานั้นสิ้นสุดลง (The place at which the contractual carriage begins and the place at which the contractual carriage ends) ฉะนั้น สัญญารับขนเพื่อท่องเที่ยวเมืองต่าง ๆ ในยุโรป โดยเริ่มต้นที่ เบอร์ลิน และท่องเที่ยวเมืองหลวงต่าง ๆ ในยุโรป จนกระทั่งมาสิ้นสุดที่เบอร์ลิน ก็ถือว่าจุดเริ่มต้นของสัญญารับขน เริ่มต้นที่ที่เบอร์ลินและสิ้นสุดที่เบอร์ลิน

#### 1.2.2 คำว่า "การหยุดพักหรือการขนถ่าย" (Break in the Carriage or Transshipment)

การหยุดพักหรือการขนถ่ายตั้งแต่ 1 ปีขั้ว หรือ 2 สัปดาห์ หรือเป็นเดือนก็ไม่อยู่ในประเด็นที่จะวินิจฉัยว่า เป็นการรับขนระหว่างประเทศหรือไม่ (หมายความว่า การรับขนไม่ขาดตอนถึงแม้ว่าจะมีการหยุดพักเป็นเดือนก็ตาม แต่ถือว่าเป็นสัญญารับขนเพียงสัญญาเดียวโดยอาจจะแบ่งออกเป็นหลายช่วง)

คดีพิพาทระหว่าง Grein V. Imperial Airways, LTD โจทก์ Mr. Grein ซื้อตั๋วเครื่องบินไป-กลับ London-Antwerp โดยมีจุดหยุดพักที่ตกลงกันไว้ที่ Brussel จากบริษัทของจำเลย ตั๋วเครื่องบินนี้ใช้ได้ 15 วัน และราคาที่แสดงไว้ในตั๋วสำหรับขาไป 4 ปอนด์ และขากลับราคา 2 ปอนด์ 8 ชิลลิง ถ้าโจทก์ไม่ได้กลับภายใน 15 วัน ตามที่ตั๋วที่ได้กำหนดไว้ โจทก์มีสิทธิได้รับเงินคืน 2 ปอนด์ 8 ชิลลิง ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า การรับชดเชยดังกล่าวเป็นเพียงสัญญาเดี่ยว ระหว่าง London-Antwerp ทั้งไปและกลับ<sup>(1)</sup> (ถึงแม้จะกำหนดว่าตั๋วใช้ได้ 15 วัน และกำหนดราคาตั๋วทั้งไปและกลับก็ตามก็ถือว่าเป็นสัญญาเดี่ยวโดยรวมเวลาทั้งสองช่วงทั้งไปและกลับเข้าด้วยกัน)

### 1.2.3 คำว่า “ถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกัน” (Agreed Stopping Place)

คำว่า ถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันนี้ ถึงแม้ว่าผู้รับชดเชยจะได้สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันนี้ในกรณีที่มีความจำเป็น และปรากฏว่าจำเป็นต้องเปลี่ยนไปตามนั้น การเปลี่ยนแปลงถิ่นที่หยุดพักในกรณีจำเป็นนี้ ก็ไม่ทำให้ลักษณะของการรับชดเชยระหว่างประเทศต้องหมดไป ในคดี Grein V. Imperial, LTD, ผู้พิพากษา Greene, L. J. ได้ให้ความหมายของ ถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ว่า หมายถึงสถานที่ซึ่งตามสัญญาแล้วอากาศยาน (เครื่องบิน) จะต้องปฏิบัติการหยุดพักในทางการที่จะต้องปฏิบัติตามสัญญาฉบับนั้น ไม่ว่าจะร่อนลงหยุดพักด้วยความประสงค์อะไรก็ตาม และไม่ว่าสิทธิของผู้โดยสารจะพึงมีในการหยุดพัก ณ ที่นั้นหรือไม่ก็ตาม

### 1.2.4 ตัวอย่างกรณีที่ดีถือว่าเป็นและไม่เป็นการรับชดเชยระหว่างประเทศ

เพื่อที่จะให้เห็นชัดเจนขึ้นว่ากรณีใดถือดีว่าเป็นการรับชดเชยระหว่างประเทศ และกรณีใดไม่ถือดีว่าเป็นการรับชดเชยระหว่างประเทศ จึงขอยกตัวอย่างประกอบความเข้าใจดังนี้ สมมุติ มาเลเซีย และสิงคโปร์ เป็นประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญาออร์ซอร์ แต่ประเทศไทย (สมมุติสนามบินขนาดใหญ่) ไม่ได้เป็นสมาชิกของอนุสัญญาออร์ซอร์ ฉะนั้น

กรณีต่อไปนี้ถือดีว่าเป็นการรับชดเชยระหว่างประเทศ

1. การรับชดเชยระหว่างกัวลาแลมเปอร์ ไปสิงคโปร์
2. การรับชดเชยระหว่างบินังไปกัวลาแลมเปอร์ โดยผ่านประเทศไทย และมีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ที่ประเทศไทย
3. การรับชดเชยจากกัวลาแลมเปอร์ไปประเทศไทย และกลับมากัวลาแลมเปอร์อีก
4. การรับชดเชยระหว่างบินังไปสิงคโปร์ มีการหยุดพักหรือขนถ่ายในกัวลาแลมเปอร์

(1) 1937) 1 K.B. 50 (1936) 2 ALL E.R. 1258

5. การรับขนระหว่างปีนังไปสิงคโปร์ โดยผ่านกัวลาลัมเปอร์ และประเทศไทย โดยช่วงการรับขน ปีนัง-กัวลาลัมเปอร์, กัวลาลัมเปอร์-ประเทศไทย, และประเทศไทย-สิงคโปร์ เป็นการรับขนหลายรายสืบกันไป (several successive carriage) ถ้าการรับขนดังกล่าว ถือว่าเป็นสัญญารับขนเดียวโดยคู่สัญญา

กรณีต่อไปนี้ไม่ถือว่าเป็นการรับขนระหว่างประเทศ

1. การรับขนระหว่างกัวลาลัมเปอร์ไปประเทศไทย หรือในทำนองกลับกัน
2. การรับขนระหว่างปีนังไปกัวลาลัมเปอร์ หรือในทำนองกลับกัน
3. การรับขนที่ไม่มีการหยุดพักจากกัวลาลัมเปอร์ไปปีนัง โดยบินผ่านสิงคโปร์ และประเทศไทย โดยไม่มีถิ่นที่หยุดพักไม่ว่าจะเป็นในสิงคโปร์ หรือประเทศไทย และถึงแม้จะถูกสิงคโปร์ หรือประเทศไทยบังคับให้เครื่องบินร่อนลงในประเทศของตนก็ไม่ทำให้กลายเป็นการรับขนระหว่างประเทศได้

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ลักษณะการรับขนระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับความตั้งใจของคู่สัญญาเพื่อการรับขน ฉะนั้น ถ้าเป็นกรณีไม่ใช่รับขนระหว่างประเทศ แต่มีการหยุดพักโดยอุบัติเหตุ การต้องลงจอดเพราะถูกบังคับหรือการหยุดเดินทางก่อนถึงจุดหมายปลายทาง โดยต้องทำการจอดลงในอาณาเขตของรัฐอื่น จึงไม่ได้ทำให้เกิดลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศขึ้น

### 1.3 การรับขนทางอากาศหลายรายสืบต่อกันไป (Successive air Carriage)

มาตรา 1 (3) แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกบัญญัติว่า การรับขนทางอากาศหลายรายสืบต่อกันไปถือว่าเป็นการรับขนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยก หากว่าคู่สัญญาถือว่าเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปสัญญานับเดียว หรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม ย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศ จากบทบัญญัติในมาตรา 1 (3) แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์นี้ การที่จะถือว่าเป็นการรับขนหลายรายสืบต่อกันไปนั้นจะต้องประกอบด้วยลักษณะ 3 ประการ ดังต่อไปนี้

1. การรับขนนั้นจะต้องกระทำโดยคู่สัญญา (ระหว่างผู้โดยสาร หรือผู้ตราส่งกับผู้รับขนคนแรก) ว่าเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว

2. ต้องมีการแบ่งแยกการรับขนออกเป็นหลายช่วงสืบเนื่องต่อกัน (ตามวันเวลาและสถานที่) และ

3. คู่สัญญาตามที่ระบุในข้อ (1) ต้องตกลงว่าการรับขนจะต้องกระทำโดยผู้รับขนหลายรายสืบเนื่องต่อกัน

กล่าวโดยสรุป การรับขนซึ่งกระทำโดยสายการบินหลายสายรับช่วงต่อเนื่องกัน ถือว่าเป็นการขนส่งอันหนึ่งอันเดียวกันแบ่งแยกไม่ได้ หากคู่สัญญาได้มีเจตนาให้เป็นเช่นนั้น ไม่ว่าจะโดยสัญญาฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตาม ยิ่งกว่านั้นการบินขนส่งนี้จะไม่เสียลักษณะเป็นการบินระหว่างประเทศ เพียงเพราะสัญญาการขนส่งทำขึ้นภายในดินแดนของประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงประเทศเดียว ตัวอย่างเช่น ในการเดินจากกรุงเทพฯ ไปปารีส ผู้โดยสารอาจโดยสารเครื่องบินสายการบิน Air India จากกรุงเทพฯ ไปบอมเบย์ ประเทศอินเดีย หลังจากนั้นก็เปลี่ยนเครื่องบิน (Transfer) เป็นสายการบิน Alitalia จากบอมเบย์ไปโรม ประเทศอิตาลี หลังจากนั้นก็เปลี่ยนเครื่องบิน (Transfer) เป็นสายการบิน Air France จากโรมไปปารีส ซึ่งเป็นการบินต่อเนื่องหลายรายสืบต่อกันไป แม้ว่าการซื้อตั๋วทำสัญญารับขนผู้โดยสารทำที่กรุงเทพฯ ทั้งหมด ก็ไม่เสียลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศ

ปัจจุบันสายการบินต่าง ๆ มักร่วมมือกันเป็นคู่สัญญากับผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้าซึ่งก็ทำให้ข้อสำคัญคู่สัญญาต้องมีเจตนาาร่วมกันเจตนาาร่วมนี้ ศาลสหรัฐ ใช้คำว่า “Common Intention” ซึ่งต้องพิจารณาพฤติการณ์แต่ละรายไป ตัวอย่างเช่น การจ่ายค่าโดยสารรวมตัวให้กับตัวแทนของสายการบินใดสายการบินหนึ่งก็แสดงว่ามีคู่สัญญามีเจตนาให้การเดินทางครั้งนั้นเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน<sup>(1)</sup> แต่ถ้าผู้โดยสารจ่ายค่าโดยสารเพียงเฉพาะการโดยสารส่วนแรกของการเดินทางก่อน หรือจ่ายค่าโดยสารเป็นช่วง ๆ ไป ผลก็เป็นไปในทางตรงกันข้าม<sup>(2)</sup>

- 
- (1) คดีของศาลสหรัฐ - Garcia V. Pan American Airways, Lnc. 13 Avi, 1280 (N.Y. Sup. Ct. 1944)  
คดีของศาลแคนาดา - Stratton V. Trans Canada Air Lines, (1962) 32 D.L.R. 2D, 736 (Brit. Col Ct. App. 1962) At 747  
คดีของศาลฝรั่งเศส - Caisse Regionale de se Curtte de se Curtte Sociale du Sud-Est C. Delta Roma 1959 R.G.A. 194, Note J. Borricand (C.A. Aix-En-Provence) 13 March 1959, Aff, id, (1962) 25 R.G.A. 273, Note J. Borricand Cass, (Civ. Soc., 16 November 1961)  
คูศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการวารสารอัยการ ปีที่ 4 ฉบับที่ 43 กรกฎาคม 2524 หน้า 26
- (2) MacCarthy V. East African Airways Corp. 13 Avi, 17, 385 (S.D. N.Y. 1974)  
คูศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ ปีที่ 4 ฉบับที่ 43 กรกฎาคม 2524 หน้า 28



#### 1.4 การรับขนร่วม (Combined Carriage)

มาตรา 31 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ บัญญัติว่า ในกรณีการรับขนร่วมซึ่งกระทำทางอากาศส่วนหนึ่ง และโดยวิธีการรับขนอื่นใดอีกส่วนหนึ่งให้ใช้บทแห่งอนุสัญญานี้เฉพาะแก่การรับขนทางอากาศ ถ้าหากว่าการรับขนทางอากาศนั้นตกอยู่ภายในข้อกำหนดตาม มาตรา 1 แห่งอนุสัญญานี้ นอกจากนี้ คู่สัญญาอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยวิธีอื่นลงในเอกสารรับขนทางอากาศ เมื่อการรับขนทางอากาศได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

#### 1.5 การรับขนที่ไปปรับใช้กับการรับขนระหว่างประเทศ

อนุสัญญาออร์ซอร์ ได้บัญญัติมิให้ปรับใช้กับการรับขนดังต่อไปนี้

- 1.5.1 การรับขนซึ่งกระทำตามข้อกำหนดของอนุสัญญาการไปรษณีย์ระหว่างประเทศฉบับใด ๆ (มาตรา 2 (2) แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)
- 1.5.2 การรับขนทางอากาศซึ่งกระทำโดยวิสาหกิจการบินอากาศเป็นการทดลองเพื่อจัดตั้งสายการบินเดินอากาศประจำขึ้น (มาตรา 34 ตอนต้น แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)
- 1.5.3 การรับขนซึ่งกระทำในพฤติการณ์พิเศษนอกเหนือขอบข่ายปกติแห่งธุรกิจของผู้รับขนทางอากาศ (มาตรา 34 ตอนท้าย แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)
- 1.5.4 การรับขนที่อัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีหนึ่งภาคีใดแถลงในขณะที่ยังลงนามหรือมอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติ ว่าการยอมรับอนุสัญญานี้ไม่เป็นการใช้บังคับแก่อาณาเขต รัฐอารักขา หรืออาณาเขตในอาณัติอื่นใดทั้งปวง หรือส่วนหนึ่งส่วนใด หรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับแห่งอธิปไตย หรืออาณาเขตของตน หรืออาณาเขตใด ภายใต้ อธิราชย์ของตน (มาตรา 40 (1) แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)
- 1.5.5 การรับขนทางอากาศภายในประเทศ
- 1.5.6 การรับขนโดยวิธีอื่น นอกจากการรับขนโดยทางอากาศ

อนึ่ง การรับขนซึ่งกระทำโดยรัฐหรือโดยทบวงการเมืองซึ่งได้จัดตั้งขึ้นถูกต้องตามกฎหมายอนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับได้ หากว่าการรับขนนั้นตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ได้วางไว้ในมาตรา 1 (มาตรา 2 (1) แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)

## บทที่ 2

### อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศ

#### 2.1 ความเป็นมาของอนุสัญญาออร์ซอร์

ด้วยความริเริ่มของรัฐบาลฝรั่งเศสที่ได้จัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศภาคบุคคล (international conference on private air law) ขึ้น ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม ค.ศ. 1925 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพิจารณาร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และที่ประชุมได้พิจารณาถึงความสำคัญ ความรีบด่วน ความยุ่งยากซับซ้อน และลักษณะวิชาการทางกฎหมายของปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นสมควรตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (special committee of experts) ขึ้น

คณะกรรมการนี้ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งโดยประเทศต่าง ๆ 78 คน ได้ทำการประชุมครั้งแรกที่กรุงปารีส เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1926 และได้รับการกำหนดชื่อ ว่า คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (comite international technique d'experts juridiques aeriens-C.I.T.E.J.A.)

การประชุมครั้งแรก C.I.T.E.J.A. ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับร่างเอกสารการขนส่ง (consignment note) เพื่อเป็นหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเครื่องบิน และศึกษาร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของการประชุมปี ค.ศ. 1925 แล้วมีความเห็นว่าควรจะนำ 2 เรื่องนี้มาศึกษารวมกัน ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1928 ได้จัดเตรียมร่างอนุสัญญา ในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาที่พบเพิ่มขึ้นเกี่ยวกับเอกสารการจราจร และความรับผิดในกรณีการขนส่งที่ไม่ใช่ระหว่างประเทศ ซึ่งร่างอนุสัญญานี้รัฐบาลฝรั่งเศสได้จัดส่งให้รัฐบาลประเทศต่าง ๆ ที่มีส่วนร่วมในการประชุมปี ค.ศ. 1925 พิจารณาก่อนนำเสนอที่ประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทางอากาศภาคบุคคลครั้งที่ 2 (international conference on private air law)

การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทางอากาศภาคบุคคลครั้งที่ 2 นี้ จัดขึ้นโดยรัฐบาลโปแลนด์ที่กรุงวอร์ซอร์ ระหว่างวันที่ 4-12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 และได้มีการรับรองอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

(The Convention for the Unification of certain rules relating to International carriage by air) ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 และที่รู้จักกันทั่วไปในชื่ออนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ.1929 โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการไว้เป็นหลักการที่แน่นอน ต่อมาก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้รัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ โดยยึดถือระบบวอร์ซอเป็นแม่บท

อนุสัญญาวอร์ซอนี้ถือเป็นข้อตกลงฉบับแรกเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ โดยได้รับการให้สัตยาบันจากประเทศต่าง ๆ มากกว่า 110 ประเทศ แม้ว่าบางมาตราของอนุสัญญานี้จะถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารและอนุสัญญาฉบับต่อ ๆ มา อนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังคงมีผลผูกมัดประเทศซึ่งให้สัตยาบันแต่แรก เพราะมีบางประเทศไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารฉบับต่อ ๆ มา เช่น สหรัฐอเมริกาไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารกรุงเฮก (The Hague protocol) และพิธีสารเมืองกัวเตมาลา (Guatemala city Protocol) เป็นต้น

## 2.2 การพัฒนาระบบวอร์ซอ

ตั้งแต่ ปี ค.ศ.1929 มาจนถึงปัจจุบันได้มีการพัฒนาระบบวอร์ซอด้วยความตกลงต่าง ๆ หลายฉบับ ดังนี้

2.2.1 อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 (The convention for the Unification of certain rules relating to International carriage by air signed at Warsaw on 12 October 1929) เรียกกันโดยทั่วไปว่า อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ.1929

2.2.2 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 (The 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 พิธีสารกรุงเฮก 1955

2.2.3 พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 ที่แก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ.1955 (The 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 to protocol done at the Hague on 28 September 1955) เรียกกันโดยทั่วไปว่า พิธีสารกรุงกัวเตมาลา 1971

2.2.4 พิธีสารเพิ่มเติมหมายเลข 1-4 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 เรียกโดยทั่วไปว่า พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 1-4

2.2.5 อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ ที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้ทำสัญญาการขนส่ง 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 on 18 September 1961) เรียกกันโดยทั่วไปว่า อนุสัญญากรุงกัวดาลาฮารา

2.2.6 ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 (The Montreal agreement 1966)

อนุสัญญาและพิธีการแก้ไขเพิ่มเติมทั้งหมดที่ได้กล่าวมานี้ เรียกรวมกันว่า “ระบบวอร์ซอร์” (The Warsaw system) ซึ่งแม้ว่าจะได้วิวัฒนาการมาเป็นลำดับมาจนสามารถครอบคลุมปัญหาของการรับขนระหว่างประเทศได้มากที่สุด จนสายการบินระหว่างประเทศส่วนใหญ่ยอมรับ ก็มีได้หมายความว่าปัญหายุ่ยากของการรับขนระหว่างประเทศจะถูกขจัดไปโดยสิ้นเชิง

มีข้อสังเกตว่า อนุสัญญาวอร์ซอร์ และพิธีการแก้ไขเพิ่มเติม ที่เรียกกันว่าระบบวอร์ซอร์นี้ ประเทศไทยเรามีได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา หรือพิธีการแก้ไขเพิ่มเติมฉบับใด<sup>(1)</sup> ฉะนั้นจึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อบริษัทการบินของไทย (บริษัทการบินไทย จำกัด) ซึ่งทำการบินระหว่างประเทศ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในบทที่ 5

### 2.3 การแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอร์

ภายหลังที่ได้ลงนามในอนุสัญญาวอร์ซอร์ ค.ศ. 1929 เป็นต้นมา ได้มีการพิจารณาถึงข้อบกพร่องและปัญหาปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอร์ขึ้น ซึ่งในระยะต่อมาได้มีพิธีการแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาและความตกลงมาแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอร์ดังนี้

(1) คณะรัฐมนตรีเพียงแต่มีมติ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2510 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอร์ และพิธีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก เท่านั้น

### 2.3.1 พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955

พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 ได้แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอร์ในเรื่องสำคัญหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขน โดยเพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อความเสียหายของผู้โดยสารจาก 125,000 ฟรังก์ ในอนุสัญญาออร์ซอร์ มาเป็น 250,000 ฟรังก์ ประเทศที่ให้สัตยาบันพิธีสารฉบับนี้มีมากกว่า 90 ประเทศ อย่างไรก็ตาม มีบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ไม่เห็นด้วยและไม่ยอมให้สัตยาบัน ดังนั้น จึงต้องใช้หลักตามอนุสัญญาออร์ซอร์เดิมกับประเทศที่ไม่ยอมให้สัตยาบันในประเด็นที่แก้ไขเพิ่มเติมนี้

### 2.3.2 อนุสัญญาว่าด้วยการาหารา ค.ศ. 1961

อนุสัญญาว่าด้วยการาหารา ค.ศ. 1961 ได้แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ในประเด็นที่ว่าอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก บัญญัติเฉพาะความรับผิดชอบของผู้รับขน แต่ไม่ได้บัญญัติว่า ใครเป็นผู้รับขน ซึ่งคำว่า ผู้รับขน อาจจะเป็นเจ้าของอากาศยาน หรือผู้เช่าอากาศยานก็ได้ ฯลฯ ดังนั้น อนุสัญญาว่าด้วยการาหารา จึงได้เข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้ผู้รับขนตามสัญญาต้องรับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่ตกลงไว้ในสัญญา ส่วนผู้รับขนตามความเป็นจริง (ซึ่งมิได้เป็นผู้ทำสัญญา แต่อาจจะได้รับมอบหมายให้รับขนต่อจากผู้รับขนที่ทำสัญญา) จะรับผิดชอบเฉพาะเท่าที่เขาทำการเท่านั้น

### 2.3.3 ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966

สหรัฐอเมริกาได้ผลักดันให้เกิดข้อตกลงฉบับนี้ขึ้น เนื่องจากไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก โดยเห็นว่า ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนในอนุสัญญาออร์ซอร์ 125,000 ฟรังก์ (8,000 เหรียญสหรัฐ) และที่กำหนดในพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก 250,000 ฟรังก์ (16,500 เหรียญสหรัฐ) ยังต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบกับค่าครองชีพในขณะนั้น (ค.ศ. 1965) และสหรัฐอเมริกาเองก็ไม่ประสบความสำเร็จในการกดดันให้รัฐบาลประเทศอื่น ๆ ให้อยอมรับการกำหนดจำนวนความรับผิดชอบที่สูงกว่านั้น จึงได้มีการทำความตกลงกันขึ้นระหว่างผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศส่วนใหญ่กับทางการอเมริกันโดยผ่านสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ I.A.T.A. สาเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งหลายยอมลงนามในความตกลงนี้ เพราะถ้าไม่ยอมลงนาม สหรัฐอเมริกาก็จะถอนตัวจากอนุสัญญาออร์ซอร์ และเมื่อไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอร์ก็มีผลทำให้ผู้ทำการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมดต้องรับผิดชอบอย่างไม่มีจำกัด เมื่อถูกฟ้องร้องคดีในสหรัฐอเมริกา

ความตกลงมอนทรีออลนี้ ได้เพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับผู้โดยสารเป็น 75,000 เหรียญสหรัฐ (รวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี) หรือ 58,000 เหรียญสหรัฐ (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี) และยกเลิกสิทธิของผู้รับขนตามข้อ 20 (1) ของอนุสัญญาออร์ซอร์ ซึ่งเกี่ยวกับการไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ เมื่อผู้ขนส่งและตัวแทนสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้กระทำมาตรการที่จำเป็นทุกประการเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้วหรือเป็นเหตุสุดวิสัยสำหรับผู้ขนส่งหรือตัวแทน ที่กระทำมาตรการต่าง ๆ เหล่านั้น (1)

ความตกลงนี้จะมีผลใช้บังคับเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง หรือจุดหยุดพักระหว่างทาง ตามที่ตกลงกันอยู่ในสหรัฐอเมริกา

อนึ่ง นับตั้งแต่ความตกลงเมืองมอนทรีออลได้รับการรับรองในปี ค.ศ. 1966 ได้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นโดยผู้เป็นโจทก์มี โอกาสอย่างแท้จริงที่จะได้รับการชดเชยที่นอกเหนือไปจากการสูญเสียค่าเงินหรือการสูญเสียเงินรายได้ และตัวอย่างความเสียหายในลักษณะใหม่นี้ ก็ได้แก่การจี้เครื่องบินซึ่งผู้โดยสารมักจะได้รับบาดเจ็บหรือถูกทำร้ายไม่เฉพาะทางร่างกายเท่านั้น แต่ยังคงคุกคามให้เกิดความกลัวในความไม่ปลอดภัยของตนเกิดขึ้นด้วย ดังนั้น ความเดือดร้อนทางจิตใจอย่างร้ายแรงก็จะเข้ามามีบทบาท

ปัจจุบันนี้หลักการที่ยึดถือกันมาว่า การเรียกร้องค่าเสียหายทางจิตใจจะต้องเป็นผลกระทบทะเทือนที่สืบเนื่องจากการบาดเจ็บทางร่างกาย จะเริ่มหมดไปแต่ยังไม่ได้หมายความว่ามีการยกเลิกโดยสิ้นเชิง ในสหรัฐอเมริกาได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างจริงจังในศตวรรษที่ 20 ในปี 1961 ศาลกรุงนิวยอร์ก เคยตัดสินว่าการสูญเสียทางจิตใจเพียงลำพังก็สามารถได้รับการชดเชยได้ ซึ่งแนวทัศนะนั้นก็ได้แผ่กระจายไปยังศาลอเมริกาอื่น ๆ อย่างรวดเร็ว ดังคดีพิพาทระหว่าง Husserl กับ Swiss air transport ศาลตัดสินว่าการบาดเจ็บทางจิตใจแต่เพียงลำพังก็อาจได้รับการชดเชยได้ (2)

(1) ยกเลิกสิทธิเฉพาะเกี่ยวกับผู้โดยสารเท่านั้น สำหรับสัมภาระเดินทาง และสินค้ายังคงเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง

(2) นางสาวชรินทร์ จารุณี ระบบวอร์ซอร์ ชาวสวการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่มที่ 14 กรกฎาคม 2525 หน้า 31 และควาละเอียดยในหัวข้อความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสาร หน้า 184-188

### 2.3.4 พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ.1971

พิธีสารฉบับนี้เปลี่ยนแปลงข้อจำกัดความรับผิดชอบ (Limits of Liability) ของผู้รับชนในการขนส่งผู้โดยสาร และสัมภาระไปอย่างมาก โดยนำเอาข้อกำหนดถาวร (Unbreakable Limit) ซึ่งเพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับชนต่อผู้โดยสาร และสัมภาระเป็น 1,500,000 ฟรังก์ และ 15,000 ฟรังก์ ตามลำดับ<sup>(1)</sup> ในการแก้ตัวให้พ้นผิดนั้นผู้รับชนต้องพิสูจน์ว่า การตายหรือบาดเจ็บของผู้โดยสารเกิดขึ้นเพราะเหตุเพียงอย่างเดียวคือสุขภาพของผู้โดยสารเอง หรือในกรณีของสัมภาระ ความเสียหายเกิดจากความบกพร่องภายในหรือการเสื่อมคุณภาพของกระเป๋าเดินทางเท่านั้น นอกจากนี้ผู้รับชนยังได้รับอนุญาตให้อ้างความประมาทเลินเล่อการกระทำหรือละเว้นโดยมิชอบของผู้โดยสารขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนหรืออย่างน้อยเพื่อแบ่งภาระความรับผิดชอบส่วน

### 2.3.5 พิธีสารจัดทำที่กรุงมอนทรีออลเพื่อแก้ไขระบบเวอร์ซอร์ 4 ฉบับ

(Addition Protocol No.1-4 ค.ศ.1975)

เนื่องจากการได้มีการเปลี่ยนแปลงบางประการในระบบเงินตราระหว่างประเทศ ทำให้เกิดปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับเงินตราที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้รับชนที่จะชดใช้ค่าเสียหาย จึงได้มีการประชุมทางการทูต ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อเดือนกันยายน ค.ศ.1975 เพื่อให้การรับรองพิธีสารเพิ่มกรุงมอนทรีออลขึ้นมา 3 ฉบับ ในการแก้ไขปัญหานี้

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 แก้ไขอนุสัญญาเวอร์ซอร์ ค.ศ.1929

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แก้ไขอนุสัญญาเวอร์ซอร์ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ.1955

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเวอร์ซอร์ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ.1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา เมื่อ ค.ศ.1971

พิธีสารเพิ่มเติมทั้งสามฉบับนี้ใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing-Rights = SDR<sub>C</sub>) ตามคำจำกัดความของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund = I.M.F.) เป็นหน่วยเงินแทนเงินฟรังก์ปวงกาเร่ (Poin Care Gold Franc)

อัตราการค้าระหว่างเงินฟรังก์ปวงกาเร่กับหน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษมีดังนี้

(2) ดูตารางเปรียบเทียบจำนวนเงินที่ผู้รับชนต้องรับผิดชอบอนุสัญญาเวอร์ซอร์ พิธีสารกรุงเฮก พิธีสารกรุงกัวเตมาลาในหน้า 191.

1. ฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) เท่ากับ 0,663 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) และ 1 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) มีค่าประมาณเท่ากับ 1.20 เหรียญสหรัฐ ฉะนั้น

- ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารในอนุสัญญาออร์ซอร์ 125,000 ฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) จะเท่ากับ 8.300 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) หรือประมาณ 10,000 เหรียญสหรัฐ

- ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารในพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก 250,000 ฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) จะเท่ากับ 16,600 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) หรือประมาณ 20,000 เหรียญสหรัฐ

- ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารในพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม กรุงกัวเตมาลา 1,500,000 ฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) จะเท่ากับ 100,000 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) หรือประมาณ 120,000 เหรียญสหรัฐ

- ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อการขนส่งสินค้า 250 ฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) ต่อ 1 กิโลกรัม จะเท่ากับ 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) หรือประมาณ 20 เหรียญสหรัฐ

สำหรับพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอร์ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 นี้ ได้แก้ไขระบบเกี่ยวกับการรับขนสินค้าในส่วนที่เกี่ยวกับเอกสารรับขน และระบบความรับผิด สำหรับความรับผิดในการขนส่งสินค้า พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ได้กำหนดให้ผู้รับขนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในวงเงิน 17 SDR<sub>s</sub> ต่อสินค้า 1 กิโลกรัม

พิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอนทรีออลทุกฉบับที่ได้กล่าวมา ได้กำหนดวิธีให้ประเทศต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิก IMF. ทำการแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราแห่งชาติตนกับ SDR<sub>s</sub> ตามอัตราที่ IMF. กำหนด จึงเป็นการทำให้การเสี่ยงที่บางประเทศอาจจะไปกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนด้วยตัวเองหมดไป ผู้รับขนสามารถประเมินขอบเขตความรับผิดชอบของตนได้แน่นอนมากขึ้นและสามารถจัดการธุรกิจให้อยู่บนพื้นฐานที่มั่นคงขึ้นได้



## บทที่ 3 การรับขนผู้โดยสาร

### 3.1 เอกสารการรับขน (Document of Carriage)

#### 3.1.1 ตั๋วโดยสาร (Passenger Ticket)

(1) สำหรับการรับขนคนโดยสาร ผู้รับขนต้องส่งมอบตั๋วโดยสารซึ่งจะต้องมีรายการต่อไปนี้

- (ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตั๋ว
- (ข) ถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง
- (ค) ถิ่นที่หยุดพักค้างที่ตกลงกันไว้ โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้รับขนจะสงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงถิ่นที่หยุดในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธินั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผลทำให้การรับขนสูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ
- (ง) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับขนรายเดียวหรือหลายราย
- (จ) คำแถลงว่าการรับขนนั้นอยู่ใน บังคับแห่ง กฎเกณฑ์ว่าด้วย ความรับผิดชอบ ซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้

(2) การที่ตั๋วโดยสารไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับขนยอมรับคนโดยสารโดยไม่ได้ส่งมอบตั๋วโดยสาร ผู้รับขนนั้นจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งกำจัดหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน<sup>(1)</sup>

#### 3.1.2 ตั๋วสัมภาระเดินทาง (Luggage Ticket)

(1) สำหรับการรับขนสัมภาระเดินทาง (นอกจากของส่วนตัวชิ้นเล็กซึ่งคนโดยสารรับภาระเอง) ผู้รับขนต้องส่งมอบตั๋วสัมภาระเดินทาง

(2) ตั๋วสัมภาระเดินทางจะต้องทำคู่กันเป็น 2 ใบ ส่วนหนึ่งสำหรับคนโดยสาร และอีกส่วนหนึ่งสำหรับผู้รับขน

(๖) ตั๋วสัมภาระเดินทางจะต้องมีรายการต่อไปนี้ คือ

- (ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตั๋ว
- (ข) ถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง

(1) มาตรา 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์

- (ค) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับขนรายเดียวหรือหลายราย
- (ง) หมายเลขของตัวโดยสาร
- (จ) คำแถลงว่าจะส่งมอบสัมภาระเดินทางแก่ผู้ถือตัวสัมภาระเดินทาง
- (ฉ) จำนวนและน้ำหนักของหีบห่อ
- (ช) จำนวนมูลค่าที่ได้แถลงไว้ตามมาตรา 22 (2) (1)
- (ซ) คำแถลงว่าการ รับขนอยู่ใน บังคับแห่ง ข้อกฎหมายที่ว่า ด้วยความรับผิดชอบ  
ซึ่งอนุสัญญาฯ นี้วางไว้

(4) การที่ตัวสัมภาระเดินทางไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม จะต้องอยู่ในบังคับแห่งข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ นี้ อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับขนยอมรับสัมภาระเดินทางโดยไม่ได้ส่งมอบตัวสัมภาระเดินทาง หรือถ้าตัวสัมภาระเดินทางไม่มีรายการตั้งที่ระบุไว้ใน (ง) (ฉ) และ (ซ) ข้างต้นแล้ว ผู้รับขนจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญาฯ นี้ซึ่งจำกัดหรือจำกัดความผิดของตน<sup>(2)</sup>

### 3.2 ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสาร

#### 3.2.1 ลักษณะความรับผิดชอบ

มาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่กรรม หรือได้รับบาดเจ็บ หรือคนโดยสารได้รับบาดเจ็บอันใดทางร่างกาย ถ้าหากว่าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ในการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

ลักษณะความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 ของอนุสัญญาฯ สรุปได้ดังนี้

1. ต้องเกิดอุบัติเหตุชนิดใดชนิดหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งทำให้ผู้โดยสารตายหรือบาดเจ็บ หรือได้รับความทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บ
2. อุบัติเหตุนั้น ต้องเกิดบนเครื่องบิน หรือใน ระหว่าง ปฏิบัติการ ขึ้นหรือลงจากเครื่องบิน (operation of embarking or disembarking)

(1) มาตรา 22 (2) ในการรับขนสัมภาระเดินทางที่ลงทะเบียนและของ ความรับผิดชอบของผู้รับขนจำกัดเพียง 250 แฟรังก์ต่อกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะส่งมอบหีบห่อ ผู้ตราส่งจะได้แถลงพิเศษถึงมูลค่าของหีบห่อ และได้ชำระเงินเพิ่มตามแต่กรณีผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินที่ได้มีการแถลงนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าสูงกว่ามูลค่าที่แท้จริงสำหรับผู้ตราส่งขณะส่งมอบ

(2) มาตรา 4 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์

### 3.2.2 คำว่า "อุบัติเหตุ" (Accident)

คำว่า "อุบัติเหตุ" (Accident) ตามมาตรฐานนี้ ศาลสหรัฐฯ วินิจฉัยว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญอันดับแรกที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นและภาระการพิสูจน์ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่กับโจทก์<sup>(1)</sup>

ในกรณีของการจี้เครื่องบิน (hijacking) หรือการก่อการร้าย (terrorism) ก็ถือว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้ว ดังนั้นผู้ประกอบการบินขนส่งจะอ้างว่า อุบัติเหตุต้องเกิดจากความตั้งใจหรือเจตนาหาได้ไม่<sup>(2)</sup>

อุบัติเหตุจะต้องเกิดขึ้นขณะผู้โดยสารอยู่ในเครื่องบิน (on Board the aircraft) หรือเนื่องจากการขึ้นลงเครื่องบิน (embarking or disembarking) ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้แม้จะเป็นเหตุจากภายนอกก็ตาม ดังนั้น ผู้รับขนจึงต้องรับผิดชอบในกรณีที่โจทก์ถูกใบพัดของเครื่องบินลำอื่น (ซึ่งเป็นของจำเลยผู้รับขนเช่นกัน) พาดที่ศีรษะขณะโจทก์เดินขึ้นเครื่องบิน ข้อเท็จจริงที่ว่าอุบัติเหตุเกิดจากการขับเคลื่อนของเครื่องบินลำอื่น ไม่ใช่ลำที่โจทก์เป็นผู้โดยสารจึงถูกยกเพราะเป็นเรื่องนอกประเด็น<sup>(3)</sup>

ที่ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เสียหายอยู่บนเครื่องบินนั้น ศาลสหรัฐฯ กับศาลฝรั่งเศส มีความเห็นต่างกัน โดยศาลสหรัฐฯ ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารกว้างมาก เช่น ถือว่าโจทก์อยู่ในเครื่องบินทั้งในขณะที่เกิดการจี้เครื่องบินและในขณะที่ถูกควบคุมตัวที่อื่น (นอกจากในเครื่องบิน) ในระหว่างที่การจี้เครื่องบินดำเนินไป<sup>(4)</sup> หรือแม้แต่เมื่อโจทก์ถูกเคลื่อนย้ายไปพักในโรงแรมนอกเส้นทางบินตามปกติของเครื่องบินที่ถูกจี้<sup>(5)</sup> ส่วนในฝรั่งเศสนั้น ศาลฎีกา (cour de cassation) ตัดสินคดีการขนส่งภายในประเทศคดีหนึ่ง ซึ่งพอจะใช้เทียบเคียงกับกรณีเช่นว่านี้ "ผู้รับขนไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งผู้โดยสารได้รับในขณะที่ไปจากรถยนต์โดยสารชั่วคราวหนึ่งในการเดินทาง ความรับผิดชอบของผู้รับขนครอบคลุมเฉพาะการขนส่งจริงเท่านั้น"<sup>(6)</sup>

(1) MacDonald V. Air Canada, 11 Avi 18, 029 (1st Cir 1971)

(2) hussel V. Swiss Air Transport, 12 Avi 17, 637 (S.D.N.Y.1972)

(3) Scarf V. Tarns World Airlines, Inc, 4 Avi 17, 795 (S.D.N.Y.1955)  
4 Avi 17, 825 (S.D.N.Y.1955), Aff'd Avi 18, 079 (2D Cir. 1956)

(4) Herman V. Trans World Airlines, Inc., 12 Avi, 17, 304 (N.Y.Sup. Ct. 1972)

(5) hussel V. Swiss Air Transport Co., 13 Avi, 17, 603 (S.D.N.Y.1975)

(1) ถึง (5) อ้างไว้ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศ ต่อผู้ให้บริการ โดย ศิริศักดิ์ ดิยะพรพรรณ วารสารอัยการปีที่ 4 2524

(6) prehaut et ste des Transports Citroen C. Peron Gaz, Pal 1976 I. 199 Note Plancqueel (Cass. Civ. Ire, 15 July 1975)

อ้างไว้ในความรับผิดชอบผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ให้บริการ โดย ศิริศักดิ์ ดิยะพรพรรณ วารสารอัยการปีที่ 4 2524

**3.2.3 คำว่า “ระหว่างปฏิบัติการขึ้นลงเครื่องบิน” (operation of embarking or disembarking)**

สำหรับการตีความว่า “ระหว่างปฏิบัติการขึ้นลงเครื่องบิน (operation of embarking of disembarking) ศาลในสหรัฐ และฝรั่งเศสได้ย้ำในหลักการเดียวกันว่าไม่ได้หมายความเฉพาะเวลาที่ขึ้นหรือลงเครื่องบินเท่านั้น

คดีพิพาทระหว่าง Day กับ Trans World Airlines, Inc.<sup>(1)</sup> และระหว่าง Evangelinos กับ Trans World Airlines Inc.<sup>(2)</sup> ทั้งสองคดีนี้เกี่ยวกับการก่อวินาศกรรมในท้องฟ้าโดยสารณ สนามบินกรีก ขณะที่ผู้โดยสารกำลังเข้าแถวเพื่อรับการตรวจสอบกระเป๋าถือและร่างกายจากตำรวจกรีกก่อนขึ้นเครื่องบิน แทนที่จะได้เห็นว่าผู้โดยสารได้อยู่ในสถานที่ที่ปลอดภัยในสนามบิน ทั้งสองศาลกลับได้ย้ำถึงส่วนประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับผู้โดยสาร เช่น ขณะที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บนั้นกำลังทำอะไรอยู่ และเกี่ยวเนื่องกับสายการบินอย่างไร ปรากฏว่าขณะที่เกิดการโจมตีนั้นผู้โดยสารที่เสียหายกำลังทำการเกี่ยวข้องในเรื่องที่จำเป็นขั้นสุดท้ายก่อนขึ้นเครื่องบิน ผู้รับขนได้ประกาศเที่ยวบินและสั่งให้ผู้โดยสารยืนรวมกลุ่มใกล้ประตูทางออก ในการนี้ศาลแถลงว่าผู้รับขนได้เข้าทำการควบคุมกลุ่มผู้โดยสารแล้ว ดังนั้นถือได้ว่าผู้รับขนกำลังปฏิบัติงานตามข้อผูกพันของสัญญาขนส่งและได้เข้ารับผิดชอบในการป้องกันผู้เสียหายแล้วด้วย

ศาลให้ความเห็นในคดี Evangelinos ดังนี้

“ในความเห็นของศาล การพิจารณาปัญหาเรื่องความรับผิดชอบตามมาตรา 17 นั้น ควรต้องพิจารณาองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการก่อน ได้แก่ สถานที่เกิดเหตุ การกระทำของผู้ได้รับความเสียหายขณะนั้น และสภาพการควบคุมผู้โดยสารของจำเลย ผู้รับขนในสถานที่เกิดเหตุว่าจะเกี่ยวข้องกับการขึ้นลงเครื่องบินหรือไม่” คดีนี้ศาลตัดสินว่าผู้รับขนต้องรับผิดชอบ

**3.2.4 คำว่า “บาดเจ็บหรือเสียหายทางกายอื่น ๆ” (wounding or any other bodily injury)**  
**ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ คำว่า “บาดเจ็บหรือเสียหายทางกายอื่น ๆ” นั้น**

(1) Avi. 17,647 (S.D.N.Y.1975) Aff'd 13 Avi 18, 144 (2D Cir 1975) Cert Denied, 45 U.S.L.W. 3280 (U.S.Sup.Ct. 1976)

(2) 14 Avi 17, 101 (3Rd Cir 1976), On Rehearing 14 Avi, 17, 612 (3Rd Cir 1977)

(1) และ (2) อ้างไว้ในระบบเวอร์ซอร์ โดยนางสาววีชรินทร์ จารุณี ข้าราชการการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่ม 2 มกราคม 2525

มีความหมายกว้างเพียงใด กล่าวคือ ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบความเสียหายทางจิตใจด้วยหรือไม่ ปัจจุบันปัญหานี้ยังไม่มีคำตอบอย่างแน่ชัด

ในสหรัฐฯ ในคดี Rosman V.trans world airlines, Inc.<sup>(1)</sup> และ Barnett V.trans world airlines, Inc.<sup>(2)</sup> ศาลตัดสินว่า เฉพาะความเสียหายทางจิตใจ ซึ่งเป็นผลมาจากความเสียหายทางร่างกายเท่านั้นที่จะได้รับการชดเชย หมายความว่าล้าพังความเสียหายทางจิตใจอย่างเดียวยังเพียงพอไม่ แต่ในคดีต่อมา คือ Husserl V.Swiss transport Co.<sup>(3)</sup> ศาลตัดสินว่า ความเสียหายทางจิตใจเพียงล้าพังก็สามารถชดเชยได้เพราะรวมอยู่ในคำว่า “ความเสียหายทางกาย (Bodily injury)” ด้วย

ในฝรั่งเศส มีหลักทั่วไปว่า ความเสียหายทุกชนิด ย่อมได้รับการชดเชย ถ้าสามารถพิสูจน์ถึงความแน่นอนเป็นผลโดยตรงจากเหตุได้ มาตรา 17 ไม่มีข้อจำกัดในการชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้น ความเสียหายแก่จิตใจเพียงอย่างเดียวจึงสามารถได้รับการชดเชยได้ ส่วนในอังกฤษ ออสเตอร์เลีย และแคนาดานั้นจะต้องมีความสัมพันธ์บางอย่างระหว่างความเสียหายทางร่างกายกับความเสียหายทางจิตใจ ศาลจึงจะถือว่าความเสียหายนั้นอยู่ในขอบของความเสียหายทางกาย<sup>(4)</sup>

ความเสียหายที่เกิดขึ้นในการขนส่งผู้โดยสารนั้น ต้องเป็นความเสียหายที่สามารถชดเชยได้ (Compensable damage) กล่าวคือต้องเป็นความเสียหายเนื่องจากการตาย บาดเจ็บหรืออันตรายแก่กายอื่น ๆ ส่วนมากแล้วค่าทดแทนมักเป็นไปตามจำนวนที่จำกัดไว้ในอนุสัญญาออร์เซอร์พีธีสารกรุงเฮก หรือข้อตกลงกรุงมอนทรีออล แต่มีได้หมายความว่าต้องเป็นความเสียหายที่คิดเป็นราคาเงินได้ (Financial loss) เสมอ ดังนั้นศาลอังกฤษจึงกำหนดเงินจำนวนหนึ่งเป็นค่าตอบแทนความเสียหายที่โจทก์ผู้เยาว์ได้รับเนื่องจากความตายของมารดา ซึ่งทำให้โจทก์สูญเสียการเอาใจใส่ดูแลจากมารดาในวัยซึ่งโจทก์ต้องการมากที่สุด<sup>(5)</sup>

(1) 13 AVI 17,231 (N.Y.CT. APP.1974)

(2) 12 AVI 18,408 (D New Mex. 1973)

(1) และ (2) อ้างไว้ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ โดย ศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ วารสารอัยการปีที่ 4 2524 หน้า 16

(3) 13 AVI 17,603 (S.D. N.Y. 1975)

(4) Georgette Miller in “liability in international air transport”

(5) 15 Preston V.Hunting air transport (1956) Q.B.454 (Q.B.1956)

(3) (4) และ (5) อ้างไว้ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ โดย ศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ วารสารอัยการปีที่ 4 2524 หน้า 17

ปัจจุบันการตีความคำว่า ค่าทดแทนความเสียหาย ได้พัฒนาไปไกลมาก เช่น ข้อตกลงตกลงกรุงมอนทรีออล ได้กำหนดแนวทางให้โจทก์ได้รับค่าเสียหายอย่างอื่นนอกจากค่าอุปการะเลี้ยงดู หรือการสูญเสียทางทำมาหาได้ (Lost of earning) ซึ่งความเสียหายแบบนี้เกิดขึ้นในกรณีของการจี้เครื่องบิน ทำให้การตีความที่ว่า ความเสียหายต้องเป็นผลมาจากการตาย บาดเจ็บ หรืออันตรายแก่กายอื่น ๆ นั้นคลายความเคร่งครัดลง เพราะในกรณีของการจี้เครื่องบินโดยสวามิภักดิ์จะไม่ได้รับอันตรายแก่กาย หรือบาดเจ็บร้ายแรงอะไรนักจากพวกโจรจี้เครื่องบิน แต่อาจถูกข่มขู่หรือหวาดกลัวในความปลอดภัยของตนจึงเป็นความเสียหายทางจิตใจ ซึ่งแนวโน้มของศาลส่วนมากในปัจจุบันค่าเสียหายเช่นนี้ย่อมได้รับการชดเชยด้วย

อนึ่ง พริสสารกรุงกัวเตมาลายังได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ฮอร์ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลโดยตรงจากสุขภาพของคนโดยสารนั่นเอง และเช่นเดียวกัน ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงจากความชำรุดบกพร่องภายใน คุณภาพ หรือความเสียหายของสัมภาระเดินทางนั่นเอง

### 3.3 ความรับผิดชอบในความล่าช้าของผู้รับขน (Air carrier's liability in case of delay)

มาตรา 19 อนุสัญญาออร์ฮอร์ว่าบัญญัติว่า "ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากความล่าช้าในการขนส่ง ผู้โดยสาร สัมภาระ หรือสินค้า"

ความล่าช้า (Delay) หมายถึงความแตกต่างระหว่างเวลาเมื่อผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะคาดหวังว่าได้รับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับขน และเวลาที่มีการปฏิบัติหน้าที่เหล่านั้นจริง ๆ นอกจากนี้ยังหมายถึงช่วงหยุดความเปลี่ยนแปลงในทางลบจากสิ่งซึ่งได้วางแผนไว้ก่อน หรือเวลาในการเดินทางหรือขนส่งสินค้าซึ่งเนิ่นช้าออกไป (1)

ผู้รับขนจำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายซึ่งเกิดจากความล่าช้าในการขนส่ง ดังนั้นสายการบินส่วนมากมักจะพยายามทำให้ความรู้สึกที่ว่ามีความล่าช้าเกิดขึ้นหมดไป โดยกำหนดเงื่อนไขตามแนวของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ I.A.T.A. (The International Air Transport Association) ในเอกสารขนส่ง (Transportation document) ว่าผู้รับขนไม่ถูกผูกมัดโดยเวลาว่าการขนส่งจะเสร็จบริบูรณ์เมื่อใด อย่างไรก็ตาม I.A.T.A. เป็นเพียงสมาคมอิสระอันหนึ่งมิใช่ทางราชการ แม้ว่าจะเป็นสมาคมสากลก็ตาม ดังนั้น กฎของ I.A.T.A. จึงห้ามผลผูกมัดเป็นกฎหมายไม่

(1) Eurique in "air carrier's liability in case of delay"

อ้างไว้ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ โดย ศิริศักดิ์ ดิษะพวรรณ วารสารอัยการ ปีที่ 4 2524 หน้า 20

แม้ว่าจะมีเงื่อนไขทำนองนี้ปรากฏอยู่บ่อย ๆ ผู้รับชดเชยก็หาได้พ้นจากความรับผิดชอบตาม มาตรา 19 นี้อย่างแท้จริงไม่ เพราะศาลส่วนมากมักจะวินิจฉัยว่า เงื่อนไขเช่นนี้ทำให้ผู้รับชดเชย ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับเมื่อใดก็ได้ตามความพอใจไม่ แต่ต้องส่งมอบภายในเวลาตามปกติ ซึ่งศาลหมาย โดยผู้ฝากสินค้าในฐานะที่เลือกใช้วิธีการขนส่งเช่นนี้ หรือในเวลาตามสมควรแก่พฤติการณ์พิเศษ แต่ละกรณีไป

ตัวอย่างเช่น คดีพิพาทที่ศาลฝรั่งเศสระหว่าง Sonillac กับ Air France<sup>(1)</sup> ผู้โดยสารซื้อตั๋ว เพื่อบินไป Forte-de-France แต่เมื่อเครื่องบินบินไปถึง Pointe-a-Pitre ทาง Air France ได้แจ้งเลื่อน กำหนดเดินทางช่วงสุดท้ายจาก Pointe-a-Pitre ไป Forte-de-France จาก Air France Air France ได้ยก เงื่อนไขในบัตรโดยสารที่กำหนดให้ดูตารางกำหนดเวลาเป็นข้อต่อสู้ ศาลได้พิพากษาว่าเป็นที่ยอมรับกันแล้วว่าความรวดเร็วเป็นสาระสำคัญของการขนส่งทางอากาศ ฉะนั้นโดยลักษณะของการขนส่ง ทางอากาศ ผู้รับชดเชยสามารถพ้นจากความรับผิดโดยทั้งหมดได้เฉพาะเมื่อเป็นการล่าช้าที่เล็กน้อย หรือเหมาะสม (Minor Delay) เท่านั้น แต่ไม่อาจเป็นที่ยอมรับข้อความที่แสดงถึงการไม่รับผิดชอบต่อผลที่ เกิดจากการล่าช้าเป็นระยะเวลานาน ๆ หรือการเลื่อนหรือการยกเลิกการรับชดเชยได้

สำหรับค่าทดแทนความเสียหายในกรณีล่าช้านี้ อนุสัญญาออร์ซอร์มีได้กำหนดไว้โดย เฉพาะ จึงเป็นหน้าที่ของแต่ละศาลที่พิจารณาคดีเหล่านี้เป็นผู้กำหนดตามกฎหมายภายใน

แต่พิธีสารเพิ่มเติมกรุงกัวเตมาลา ค.ศ.1971 แก้ไขมาตรา 22 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกว่า ในกรณีล่าช้าในการรับชดเชยโดยสารความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจำกัดเพียง 62,500 ฟรังก์ ต่อผู้โดยสารแต่ละคน และในการรับชดเชยสัมภาระเดินทาง ความรับผิดชอบของผู้รับชดเชยต่อความล่าช้า จำกัดเพียง 15,000 ฟรังก์ ต่อผู้โดยสารแต่ละคน

### 3.4 ความรับผิดกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง

ตามมาตรา 20(1) และ 25 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ผู้รับชดเชยต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างในทางการที่จ้างต้องรับผิดเต็มที่ (Absolutely Liable) และไม่อาจยกบทบัญญัติของอนุสัญญาออร์ซอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการปกป้องตนให้พ้นความรับผิด ขึ้นอ้าง หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจ (Wilful Misconduct) ของตัวแทนลูกจ้างหรือการกระทำของบุคคลเหล่านี้ ซึ่งเทียบเท่ากับการกระทำที่บกพร่องของผู้รับชดเชยเอง แต่การกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างนั้น ต้องอยู่ในทางการที่จ้างด้วย

(1) นางสาววัชรินทร์ จารุณี ระเบียบออร์ซอร์ ข่าวสารการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่มที่ 2 มกราคม 2525 หน้า 81

ตามมาตรา 25 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก (The Hague Protocol) ผู้รับขนต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างโดยไม่จำกัด หาก

(1) เป็นการกระทำหรือละเว้นโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย

(2) เป็นการกระทำหรือละเว้นโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือ ซึ่งอาจคาดหมายได้ว่าจะเกิดผลเสียหาย

### 3.5 การจำกัดความรับผิด (Limitation of Liability)

3.5.1 อนุสัญญาออร์ซอร์ มาตรา 22 (1) บัญญัติว่า “ในการรับขนคนโดยสาร ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับคนโดยสารแต่ละคนจำกัดเพียงจำนวนเงิน 125,000 ฟรังก์ ในกรณีที่ตามบทกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดีอาจชี้ขาดให้ค่าเสียหายในรูปการชำระเงินเป็นงวด ๆ ได้ มูลค่าต้นเงินที่เทียบเท่าของการชำระดังกล่าวจะต้องไม่เกิน 125,000 ฟรังก์ อย่างไรก็ตามผู้รับขนและคนโดยสารจะตกลงกันกำหนดขีดจำกัดความรับผิดให้สูงกว่านี้โดยสัญญาพิเศษก็ได้

3.5.2 พิธีสารกรุงเฮกได้ขยายระดับความรับผิดของผู้รับขนจากที่อนุสัญญาออร์ซอร์ กำหนดไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารจากจำนวนเงิน 125,000 ฟรังก์ เป็น 250,000 ฟรังก์ โดยไม่เปลี่ยนแปลงความรับผิดชอบในส่วนอื่น ๆ

3.5.3 พิธีสารกรุงกัวเตมาลาได้ขยายระดับความรับผิดของผู้รับขนต่อผู้โดยสารออกไปเป็น 1,500,000 ฟรังก์ (โดยระบุด้วยว่า ถ้าเป็นกรณีความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งล่าช้าระดับความรับผิดจะไม่เกิน 62,500 ฟรังก์ ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระเดินทาง ความรับผิดของผู้รับขนกำหนดไว้ไม่เกิน 15,000 ฟรังก์ ต่อผู้โดยสารหนึ่งคน สำหรับความรับผิดในการขนส่งสินค้าไม่มีการเปลี่ยนแปลง)

3.5.4 พิธีสารเพิ่มเติม 4 ฉบับ ณ กรุงมอนตรียอล ค.ศ.1975 ในพิธีสารเพิ่มเติม 3 ฉบับแรกได้เปลี่ยนจากการใช้หน่วยเงินฟรังก์ปวงกาเร่ (F.P.) มาใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>5</sub>) แทน

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับแรกแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอร์ ความรับผิดของผู้รับขนต่อผู้โดยสารแต่ละคนจะจำกัดไม่เกินจำนวน 8,300 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>5</sub>) ความรับผิดต่อสัมภาระเดินทางจำกัดไม่เกิน 17 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>5</sub>) และความรับผิดต่อสิ่งของที่ผู้โดยสารควบคุมด้วยตัวเอง จำกัดไม่เกิน 332 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>5</sub>)

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอร์ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮกความรับผิดของผู้รับขนต่อผู้โดยสารจะจำกัดไม่เกินจำนวน 16,600 หน่วย ของสิทธิการถอน



เงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) สำหรับความรับผิดชอบสัมภาระเดินทาง และสิ่งของที่ผู้โดยสารดูแลเองก็เช่นเดียวกับพิธีสารเพิ่มเติมฉบับแรก คือ 17 และ 332 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) ตามลำดับ

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอร์ ซึ่งแก้ไข ณ กรุงเฮก และ ณ กรุงกัวเตมาลา ความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารจะจำกัดไม่เกินจำนวน 100,000 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) ความรับผิดชอบต่อการขนส่งผู้โดยสารลำช้าแต่ละคนจำกัดไม่เกิน 4,150 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>) ความรับผิดชอบสัมภาระเดินทางจำกัดไม่เกิน 1,000 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>s</sub>)

สำหรับพิธีสารฉบับที่ 4 ที่แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอร์ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮกได้แก้ไขในส่วนที่เกี่ยวกับระบบการรับขนสินค้า เช่น เอกสารเกี่ยวกับการรับขน และความรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนสินค้า แต่ได้ใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษเช่นเดียวกัน ซึ่งจะได้อกล่าวต่อไปในบทที่ว่าด้วยการรับขนสินค้า

#### ตารางเปรียบเทียบจำนวนเงินที่ผู้รับขนต้องรับผิดชอบ

อนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ค.ศ.1929		พิธีสารเพิ่มเติมหมายเลข 1
125,000 ฟรังก์	การขนส่งผู้โดยสาร	8,300 SDR <sub>s</sub>
250 ฟรังก์	การขนส่งสัมภาระเดินทางลงทะเบียน- และสินค้าต่อ 1 กก.	17 SDR <sub>s</sub>
5,000 ฟรังก์	สิ่งของที่ผู้โดยสารดูแลเอง	322 SDR <sub>s</sub>
พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ.1955		พิธีสารเพิ่มเติมหมายเลข 2
250,000 ฟรังก์	การขนส่งผู้โดยสาร	16,000 SDR <sub>s</sub>
250 ฟรังก์	การขนส่งสัมภาระเดินทางลงทะเบียน- และสินค้าต่อ 1 กก.	17 SDR <sub>s</sub>
5,000 ฟรังก์	สิ่งของที่ผู้โดยสารดูแลเอง	332 SDR <sub>s</sub>
พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ.		พิธีสารเพิ่มเติมหมายเลข 3
1,500,000 ฟรังก์	การขนส่งผู้โดยสารกรณีตายหรือบาดเจ็บ	100,000 SDR <sub>s</sub>
62,500 ฟรังก์	การขนส่งผู้โดยสารกรณีลำช้า	4,150 SDR <sub>s</sub>
15,000 ฟรังก์	การขนส่งสัมภาระเดินทาง	1,000 SDR <sub>s</sub>
250 ฟรังก์	การขนส่งสินค้าต่อ 1 กก.	17 SDR <sub>s</sub>

3.5.5 ความตกลงที่มอนทรีออล ค.ศ.1966 ได้เพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารเป็น 75,000 เหรียญสหรัฐ (รวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ใน

การดำเนินคดี) หรือ 58,000 เหรียญสหรัฐ (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี) ต่อผู้โดยสาร 1 คน อย่างไรก็ตามความตกลงนี้มีผลใช้บังคับเฉพาะการรับขนระหว่างประเทศที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางหรือจุดหยุดพักระหว่างทาง ตามที่ตกลงกันอยู่ในสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

อนึ่ง สำหรับสิ่งของผู้โดยสารรับผิดชอบตนเอง อนุสัญญาออร์ซอร์ ค.ศ. 1929 และพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 ได้กำหนดให้ผู้รับขนรับผิดชอบจำกัดเพียง 5,000 ฟรังก์ ต่อผู้โดยสาร 1 คน และพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 นครมอนทรีออล ค.ศ. 1975 ได้กำหนดความรับผิดของผู้รับขนจำกัดไม่เกิน 332 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDRs) ต่อผู้โดยสาร 1 คน

### 3.6 ความรับผิดอย่างไม่จำกัด (Unlimited Liability)

ผู้รับขนจะไม่อยู่ภายใต้การคุ้มครองเกี่ยวกับการกำจัดหรือจำกัดความรับผิดในกรณีดังต่อไปนี้

3.6.1 ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นโดยการจงใจปฏิบัติผิดหรือโดยละเลยในส่วนของผู้รับขนหรือ โดยตัวแทนใด ๆ ของผู้รับขนซึ่งปฏิบัติภายในขอบข่ายแห่งงานจ้างของผู้รับขนซึ่งตามกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดีถือว่าเท่ากับเป็นการจงใจปฏิบัติผิด (มาตรา 25 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)

ผู้รับขนย่อมถูกบีบปากมิให้รับผิดชอบ หรือจำกัดความรับผิดถ้าความเสียหายเป็นผลจากการกระทำโดยจงใจหรือบกพร่องของตนเอง หลักเกณฑ์นี้ครอบคลุมไปถึงการกระทำของผู้แทน คือตัวแทนและลูกจ้างด้วย แต่การกระทำโดยจงใจหรือบกพร่องของผู้แทนนั้นต้องเป็นการกระทำในหน้าที่การงานหรือทางการที่จ้าง

คำว่า “กระทำโดยจงใจปฏิบัติผิด” มีความเห็นขัดแย้งกันระหว่างคดีที่ใช้อนุสัญญาฉบับอังกฤษ ซึ่งใช้ศัพท์ “Wilful Misconduct” และฉบับภาษาฝรั่งเศส ซึ่งใช้ศัพท์ “DoI” แต่ความหมายของศัพท์ภาษาอังกฤษจะกว้างกว่าศัพท์ภาษาฝรั่งเศสอย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายในคดีที่ถูกพิพากษาโดยศาลที่ใช้ประมวล (เช่นฝรั่งเศส) จะมีโอกาสดีกว่าคดีที่ถูกพิจารณาโดยศาลที่ใช้ Common Law เพราะศาลที่ใช้ประมวลจะตีความมาตรา 25 ของอนุสัญญาในแนวที่กว้างกว่า

สำหรับคำว่า “กระทำโดยจงใจ (Wilful Misconduct)” นี้ ศาลอังกฤษตัดสินในคดี Horabin V. British Overseas Airways Corporation ว่า<sup>(1)</sup> การกระทำผิดในเรื่อง

(1) (1952) 2 A 11 E.R. 1016 (Q.B. 1952)

อ้างไว้ในความรับผิดชอบผู้ประกอบการบินขนส่งต่อผู้ใช้บริการ (2) โดยศิริศักดิ์ ดิษยะพระณ อัยการสาร ปีที่ 4 ฉบับที่ 47 พฤศจิกายน 2524

การกระทำโดยจงใจนั้น บุคคลผู้เกี่ยวข้องจะต้องรู้สำนึก ว่าเขาได้กระทำผิดหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ และยังขึ้นกระทำโดยไม่คำนึงถึงผลที่จะติดตามมา”

ส่วนคำว่า Dol หมายถึง การกระทำผิดโดยตั้งใจและหลายกรณีมีปัญหาว่า ตัวแทนจะต้องตั้งใจให้เกิดความเสียหายซึ่งเป็นผลจากผลของการกระทำของเขาหรือเพียงแต่ว่าการละเลยหน้าที่ตามข้อผูกพันจนเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้นก็เพียงพอแล้ว ศาลฝรั่งเศส (Cour de Cassation) มีความเห็นในแนวความคิดอันหลังดังคดีพิพาทระหว่าง Comediens Francais กับ Giraud ศาลแถลงว่าได้มีการกระทำผิดโดยตั้งใจเกิดขึ้นแล้ว เมื่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามที่ตามสัญญา แม้ว่าการปฏิเสธนั้นจะไม่ได้มีการตั้งใจที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ตาม<sup>(1)</sup>

สำหรับศาลสหรัฐ ในการตัดสินคดีพิพาทระหว่าง Wing Hang Bank Ltd. กับ Japan Airlines Co.<sup>(2)</sup> ศาลอเมริกันตัดสินว่า การประพฤติมิชอบโดยตั้งใจ หมายถึงการปฏิบัติโดยตั้งใจที่มีผลให้ความเสียหายเกิดขึ้นโดยผู้ปฏิบัติละเลยที่จะมองถึงผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าว และยังมีคดีพิพาทตัวอย่างเมื่อเร็ว ๆ นี้ ระหว่าง Dr. Philip Goldman กับ Thai Airways International<sup>(3)</sup> ผู้พิพากษา Chapman แห่งประเทศอังกฤษ ได้ตัดสินให้ Thai ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวนถึง £ 41,852 กับดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีซึ่งสูงเกินกว่าที่พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ.1955 ที่อังกฤษเป็นภาคีกำหนด ในกรณีนี้โจทก์ได้รับบาดเจ็บด้วยแรงกระแทกหลุดจากที่นั่ง เพราะไม่ได้รัดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ถือเป็นกรณีที่นักบินปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาดโดยตั้งใจ เพราะนักบินไม่ได้ให้สัญญาณให้ผู้โดยสารรัดเข็มขัด ไม่ใช่กรณีผู้โดยสารมีส่วนร่วมในสาเหตุที่ทำให้บาดเจ็บเพราะละเลยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย

3.6.2 เมื่อผู้รับขน รับผู้โดยสารโดยไม่ออกตั๋วโดยสารให้ผู้โดยสาร

3.6.3 เมื่อผู้รับขนยอมรับสัมภาระเดินทางโดยไม่ออกตั๋วรับสัมภาระให้ผู้โดยสารหรือตั๋วที่ออกให้ไม่ได้เขียนหมายเลขตั๋วโดยสารจำนวนและน้ำหนักของสัมภาระเดินทาง หรือไม่มีข้อความแถลงให้ทราบว่า การขนส่งนี้อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์การรับผิดชอบแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ 1929

(1)(2)(3) นางสาววัชรินทร์ จารุณี ระเบียบวอร์ซอร์ข่าวสาร การบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่มที่ 2 มกราคม 2525 หน้า 26

กรณีสำหรับการขนส่งผู้โดยสารนั้น ตามความเห็นของศาลสหรัฐ ฯ และคณะกรรมการการบินพลเรือน C.A.B. (Civil Aeronautics Board) การส่งมอบตัวโดยสารนั้นไม่จำเป็นต้องหมายถึงการยื่นส่งตัวอย่างแท้จริง แต่หมายถึงการกระทำซึ่งทำให้ผู้โดยสารทราบว่า

- ความรับผิดชอบของผู้รับขนั้นมีจำกัด
- ถ้าผู้โดยสารต้องการ ก็อาจทำประกันภัยเพิ่มเติมได้

กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ จะต้องมีการบอกกล่าวอย่างเพียงพอ (Adequate notice) ถึงเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบนั้นเอง ในข้อนี้ศาลสหรัฐ ฯ หลายแห่งวินิจฉัยว่าการที่เอกสารการขนส่งไม่สมบูรณ์โดยไม่มีการบอกกล่าวถึงการจำกัดความรับผิดชอบนั้น มีค่าเท่ากับไม่มีการออกหรือส่งมอบเอกสารการขนส่ง ดังนั้น ผู้รับขนจึงถูกเปิดปาก มิให้ยกบทบัญญัติเรื่องพ้นจากความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดขึ้นอ้าง ซึ่งต่างกับฝรั่งเศสที่ถือว่า การบอกกล่าวอย่างชัดแจ้งถึงเรื่องการจำกัดความรับผิดไม่จำเป็น เพราะคู่สัญญาจำเป็นต้องทำสัญญารับประกันให้สอดคล้องกับอนุสัญญาออร์ฮอร์อยู่แล้ว ผู้รับขนไม่อาจเอาเปรียบ โดยละเอียดหรือบรรจข้อความและเงื่อนไขที่ไม่ยุติธรรมลงในสัญญา มิฉะนั้นผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายทุกกรณีไป<sup>(1)</sup>

### 3.7 กรณีพ้นความรับผิด (Exoneration clause)

3.7.1 เมื่อผู้รับขนหรือตัวแทนได้ใช้มาตรการจำเป็นแล้ว (The necessary measures)

ตามมาตรา 20 (1) แห่งอนุสัญญาออร์ฮอร์ ได้กำหนดให้ผู้รับขนสามารถอ้างเหตุเพื่อแก้ตัวให้พ้นจากความรับผิดชอบได้ เมื่อผู้รับขนเอง หรือตัวแทนได้ใช้มาตรการอันจำเป็น ทุกประการแล้วที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือพิสูจน์ได้ว่า ตนเองหรือผู้แทนไม่อาจใช้มาตรการเช่นนั้นได้

#### คำว่า มาตรการจำเป็น

ปัญหาที่ควรพิจารณาก็คือการตีความคำว่ามาตรการจำเป็น (Necessity measures) ศาลแห่งสหรัฐอเมริกาก็ได้แสดงทัศนะในการตีความคำว่า มาตรการจำเป็น ว่าการที่ผู้รับขนได้แสดงให้เห็นว่าเขาได้กระทำมาตรการทั้งหมดที่สมควรแก่เหตุผลแล้วนั้นยังไม่เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะปลดเปลื้องความรับผิดโดยสิ้นเชิงของผู้รับขนได้ ศาลสหรัฐ ฯ ได้

(1) ศรีสัคดิ์ คิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งต่อผู้ให้บริการ (2) วารสารอัยการ ปีที่ 4 ฉบับที่ 47 พฤศจิกายน 2524 หน้า 32-33

กำหนดว่าผู้รับขนจะต้องทำมาตรการอื่น ๆ ทั้งหมดที่จำเป็นที่อยู่ในขอบข่ายที่สามารถทำได้ด้วย ดังนั้น ถ้ายังมีมาตรการบางอย่างซึ่งสามารถหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือทำให้การเสี่ยงน้อยแล้ว ผู้รับขนไม่ได้กระทำก็จะต้องมีความรับผิดชอบอยู่ การตัดสินคดีพิพาทระหว่าง Preyval กับ Air France ผู้โดยสารลงจากเครื่องบินและสัมภาระที่บินได้เครื่องบิน ศาลตัดสินว่าบินได้เครื่องบินเป็นแบบธรรมดาทั่วไปที่ใช้ทั่วโลก และลูกจ้างของบริษัทก็ได้จัดวางตามจุดประสงค์เพื่อทำให้ผู้โดยสารลงจากเครื่องบินอย่างปกติธรรมดา ถือได้ว่า Air France ได้กระทำมาตรการทุกอย่างที่จำเป็นแล้ว เป็นการเพียงพอที่จะทำให้ Air France ปลอดภัยจากการรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย<sup>(1)</sup>

ในอังกฤษ ตั้งแต่ปี 1936 ในคดี Grein V. Imperial Airway Ltd.<sup>(2)</sup> ศาลวินิจฉัยว่าผู้รับขนจะต้องพิสูจน์ว่าตนได้ใช้ฝีมือและความระมัดระวังอย่างมีเหตุผล ในการใช้มาตรการอันจำเป็น ดังนั้น วินิจฉัยว่าผู้รับขนได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรแล้วหลังจากได้เตือนผู้โดยสารถึงอันตรายซึ่งอาจเกิดขึ้น และขอให้ผู้โดยสารรัดเข็มขัดที่นั่ง และนั่งอยู่ประจำที่ แต่ใจทักก็ไม่เชื่อฟังจึงได้รับบาดเจ็บ<sup>(3)</sup>

ส่วนในฝรั่งเศสนั้น ศาลส่วนมากมีความเห็นว่า ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุไม่คาดหมายและซึ่งตนไม่สามารถควบคุมได้<sup>(4)</sup>

อนึ่ง โปรดสังเกตว่า ความตกลงที่มอนตรียอล ค.ศ.1966 ที่มีผลใช้บังคับเฉพาะการรับขนที่มีจุดเริ่มต้น จุดปลายทาง หรือจุดหยุดพักตามที่ตกลงกันอยู่ในสหรัฐอเมริกาได้ยกเลิกสิทธิการอ้างเหตุเพื่อให้พ้นผิดของผู้รับขนตาม มาตรา 20 (1) นี้ อย่างไรก็ตามการยกเลิกสิทธิตาม มาตรา 20 (1) นี้ มีผลเฉพาะเกี่ยวกับผู้โดยสารเท่านั้น สำหรับสัมภาระเดินทางและสินค้ายังคงเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง

### 3.7.2 กรณีผู้เสียหายมีส่วนในความประมาท (Contributory Negligence)

มาตรา 21 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจาก หรือมีส่วนเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย ศาลตามกฎหมายของตนเองจะปลดเปลื้องผู้รับขนส่งจากความรับผิดชอบของตนทั้งหมด หรือแต่บางส่วนก็ได้”

(1) นางสาววชิรินทร์ จารุณี ระบุว่าออร์ซอร์ ข้าราชการการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่มที่ 2 มกราคม 2524 หน้า 20

(2)(3)(4) ศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งต่อผู้ใช้บริการ (2) วารสารกฎหมาย ปีที่ 4 ฉบับที่ 47 พฤศจิกายน 2524 หน้า 30

พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 21 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์โดยบัญญัติว่า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้น หรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อ หรือความจงใจอย่างอื่น หรือการละเว้นของบุคคลซึ่งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ผู้ขนส่งย่อมจะพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลเช่นนั้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเนื่องแต่ความประมาทเลินเล่อ หรือความจงใจ หรือการละเว้นเช่นนั้น ซึ่งก่อหรือมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย ในทำนองเดียวกันเมื่อบุคคลอื่นนอกจากผู้โดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย เพราะคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ ผู้ขนส่งก็จะพ้นผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อ หรือความจงใจอย่างอื่น หรือการละเว้นของผู้โดยสารนั่นเอง

อนึ่ง นอกจากผู้รับขนสามารถที่อ้างเหตุเพื่อแก้ตัวให้ตนพ้นผิดตามมาตรา 20 (1) และ มาตรา 21 ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ยังได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ว่า ผู้รับขนไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าความตายหรือความบาดเจ็บนั้นเป็นผลโดยตรงจากสุขภาพของคนโดยสารนั่นเอง และเช่นเดียวกัน ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงจากความชำรุดบกพร่องภายในคุณภาพ หรือความเสียหายของสัมภาระเดินทางนั่นเอง

### 3.8 การฟ้องร้องคดีรับขนระหว่างประเทศ

3.8.1 กรณีเป็นการรับขนผู้โดยสารหลายรายสืบเนื่องกันต่อไป (Successive carriage) โดยผู้รับขนแต่ละรายเป็นสมาชิกของอนุสัญญาออร์ซอร์ มาตรา 30 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์บัญญัติให้ผู้โดยสาร หรือผู้แทนของผู้โดยสารจะฟ้องร้องก็ได้แต่เฉพาะผู้ขนส่งที่ได้กระทำการรับขนระหว่างที่อุบัติเหตุ หรือการชักช้าได้เกิดขึ้นเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่ได้มีการตกลงไว้อย่างชัดแจ้งว่าให้ผู้รับขนรายแรกรับผิดชอบการรับขนทั้งหมด

3.8.2 กรณีการรับขนผู้โดยสารที่ผู้รับขนตามสัญญาได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ผู้รับขนอื่นที่มีได้เป็นคู่สัญญาไปรับขน (กรณีนี้มีใช่เป็นการรับขนหลายรายสืบเนื่องต่อกัน ตามมาตรา 30 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์) และโดยเหตุที่อนุสัญญาออร์ซอร์เพียงแต่บัญญัติคำว่า ผู้รับขนไว้เท่านั้น แต่ไม่ได้กำหนดลงไปว่าผู้รับขนหมายถึงใครบ้าง ซึ่งอาจจะเป็นผู้รับขนอื่นซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญาของการรับขนก็ได้ (เช่น ได้รับมอบหมายจากผู้รับขนที่ทำสัญญามารับขนต่อ) ด้วยเหตุนี้เอง อนุสัญญากัวเตมาลา ค.ศ.1961 ได้เข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยแบ่งผู้รับขนออกเป็น 2 ประเภท

- ก. ผู้รับขนตามสัญญา (Contracting carrier) ได้แก่ผู้รับขนซึ่งทำสัญญากับผู้ใช้บริการรับขนส่งให้และการขนส่งนั้นอยู่ใต้อำนาจของระบบวอร์ชอร์
- ข. ผู้รับขนตามความเป็นจริง (Actual carrier) ได้แก่ผู้รับขนอื่น นอกจากผู้รับขนตามสัญญา แต่ได้รับมอบอำนาจจากผู้รับขนตามสัญญาให้ประกอบการรับขนแทนทั้งหมดหรือบางส่วน แต่มิใช่เป็นการรับขนต่อเนื่องตามอนุสัญญาวอร์ชอร์

อนึ่ง อนุสัญญากว่าคาราซาร่าได้กำหนดให้นำอนุสัญญาวอร์ชอร์ และพิธีสารกรุงเฮกมาใช้บังคับด้วย ดังนั้นผู้รับขนตามสัญญาต้องรับผิดชอบในการบินขนส่งนั้นทั้งหมด แต่ผู้รับขนตามความเป็นจริงรับผิดชอบเฉพาะการรับขนส่วนที่ตนประกอบการเท่านั้น

สำหรับผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องผู้รับขนรายใดรายหนึ่ง หรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันก็ได้ เมื่อผู้รับขนรายใดถูกฟ้อง ก็มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับขนอื่นเข้าเป็นจำเลยร่วมด้วย

3.8.3 ในกรณีสัมภาระเดินทาง ผู้โดยสารมีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งรายแรก และให้ผู้โดยสารมีสิทธิดำเนินคดี ต่อผู้ขนส่งรายสุดท้ายด้วย นอกจากนี้ ยังอาจดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งที่กระทำการรับขนระหว่างที่มีการทำลาย การสูญหาย ความเสียหาย หรือการชักช้าเกิดขึ้นก็ได้ ผู้ขนส่งเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกัน และเป็นรายตัวต่อผู้โดยสาร

### 3.9 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีการรับขนระหว่างประเทศและอายุความการฟ้องร้อง

3.9.1 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี มาตรา 28 แห่ง อนุสัญญาวอร์ชอร์ บัญญัติว่า การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายต้องกระทำในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญานี้ภาคีหนึ่ง จะเป็นในศาลที่มีอำนาจศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ หรือมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ หรือมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน หรือในศาลที่มีอำนาจศาล ณ ถิ่นที่ปลายทางแล้วแต่โจทก์จะเลือกเอา

จากมาตรา 28 นี้ เราสามารถที่จะกำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี การรับขนระหว่างประเทศได้ดังนี้

- ก. ศาลที่ผู้รับขนมีถิ่นที่อยู่ (ภูมิลำเนา) ตามปกติในเขตอำนาจศาล
- ข. ศาลที่ผู้รับขนมีถิ่นที่อยู่ (ภูมิลำเนา) ที่ธุรกิจแห่งใหญ่ ทั้งอยู่ในเขตอำนาจศาล

ก. ศาลที่ผู้รับขณมีสถานที่ตั้ง (สำนักงานสาขา) ซึ่งได้จัดทำสัญญารับขณนั้น ๆ

ง. ศาลที่มีอำนาจ ณ ดินปลายทาง

นอกจากนี้ยังมีศาลอื่นที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการรับขณระหว่างประเทศ โดยผู้รับขณที่มีใช้คู่สัญญาโดยตรง กล่าวคือ อนุสัญญาว่าด้วยการว่า มาตรา 7 และ 8 ได้กำหนดให้โจทก์สามารถฟ้องคดีต่อศาล ซึ่งผู้รับขณตามความเป็นจริง (actual carrier) มีถิ่นที่อยู่ (ภูมิลำเนา) ตามปรกติ หรือมีสำนักงานใหญ่ แล้วแต่โจทก์จะเลือก

### 3.9.2 อายุความในการฟ้องร้อง

มาตรา 29 อนุสัญญาออร์ซอร์บัญญัติว่า สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสิ้นสุดลงถ้ามิได้มีการฟ้องคดีภายใน 2 ปี นับจากวันที่ผู้โดยสารเดินทางไปถึงจุดปลายทาง หรือเมื่อการบินขณส่งนั้นสิ้นสุดลง วิธีการคำนวณระยะเวลาต้องเป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี ปัญหาที่จะเกิดขึ้นก็คือโจทก์จำต้องฟ้องคดีภายใน 2 ปี โดยเคร่งครัด หรือสามารถขยายระยะเวลาได้หากกฎหมายท้องถิ่นนั้นอนุญาต เช่น ถ้าโจทก์เป็นผู้เยาว์ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ หรือมีเหตุการณ์บางอย่างที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลง หรือขยายออกเป็นต้น ซึ่งปัญหานี้ยังไม่เป็นที่ยุติ



## บทที่ 4

### การรับขนส่งสินค้า

#### 4.1 เอกสารรับขน

ในการรับขนส่งสินค้าทางอากาศ มีบุคคลที่เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย คือ ผู้รับขน (Carrier) ผู้ตราส่ง (Consignor) และผู้รับตราส่ง (Consignee)<sup>(1)</sup>

##### 4.1.1 ใบตราส่งทางอากาศ (Air Consignment Note)

ผู้รับขนของทุกรายมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งทำขึ้น และมอบไว้แก่ตน ซึ่งเอกสารที่เรียกว่า “ใบตราส่งทางอากาศ” ผู้ตราส่งทุกรายมีสิทธิเรียกให้ผู้รับขนส่งยอมรับเอกสารนี้ การที่เอกสารนี้ไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน อย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้ ภายใต้บังคับแห่ง มาตรา 9<sup>(2)</sup> (มาตรา 5 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอร์)

ผู้ตราส่งจะต้องทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับเป็น 3 ส่วน และให้ไว้พร้อมกับของ

ส่วนแรกให้หมายความไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” และผู้ตราส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อ ส่วนที่สองให้หมายไว้ว่าสำหรับผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อและให้ส่งไปกับของ ส่วนที่สามนั้นผู้ขนส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งหลังจากที่ได้ยอมรับของแล้ว

ผู้ขนส่งจะได้ลงลายมือชื่อเมื่อได้ยอมรับของ

ลายมือชื่อของผู้ขนส่งจะประทับตราก็ได้ ส่วนของผู้ตราส่งจะพิมพ์หรือประทับตราก็ได้

ถ้าผู้ขนส่งทำใบตราส่งทางอากาศขึ้นโดยคำร้องของผู้ตราส่ง ให้ถือว่าภายใต้บังคับแห่งข้อพิสูจนเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งได้ทำเช่นนั้นแทนผู้ตราส่ง

ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งทำใบตราส่งแยกเป็นหลายใบได้ ในเมื่อมีหีบห่อมากกว่าหนึ่งชิ้น (มาตรา 6,7 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอร์)

(1) ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลซึ่งเขาส่งของไปถึง อาจจะเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ตราส่งก็ได้

(2) ดูรายละเอียด มาตรา 9 ในหน้า 206

#### 4.1.2 รายการในใบตราส่งทางอากาศ

ใบตราส่งทางอากาศต้องมีรายการดังนี้

- (ก) วันที่และวันที่ทำใบตราส่งทางอากาศ
- (ข) สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทาง
- (ค) สถานที่หยุดพักค้างที่ได้ตกลงกันไว้ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งจะสงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงสถานที่หยุดพักในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธินั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผลทำให้การรับขนส่งสูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ
- (ง) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้ตราส่ง
- (จ) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้ขนส่งรายแรก
- (ฉ) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับตราส่ง ถ้าจำเป็นในกรณีนั้น
- (ช) สภาพของสิ่งของ
- (ซ) จำนวนหีบห่อ วิธีบรรจุหีบห่อ และเครื่องหมายเฉพาะหรือหมายเลขบนหีบห่อเหล่านั้น
- (ณ) น้ำหนัก จำนวน ปริมาตร หรือมิติของของ
- (ญ) ภาวะที่ปรากฏของของและของการบรรจุหีบห่อ
- (ด) ค่าระวาง ถ้าได้ตกลงกันไว้แล้ว วันที่และวันที่ชำระเงินและบุคคลที่จะเป็นผู้ชำระ
- (ต) ราคาของและถ้าจำเป็นในกรณีนั้นจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ถ้าของส่งไปโดยวิธีชำระเงินเมื่อส่งมอบของ
- (ถ) จำนวนมูลค่าที่ได้ตกลงไว้ตาม มาตรา 22 (2)
- (ท) จำนวนส่วนของใบตราส่งทางอากาศ
- (ธ) เอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อส่งไปพร้อมกับใบตราส่งทางอากาศ
- (ป) ระยะเวลาที่กำหนดไว้ให้เสร็จการรับขน และบันทึกย่อแสดงเส้นทางที่จะส่งไป ถ้าเรื่องเหล่านี้ได้ตกลงกันไว้แล้ว
- (ป) คำแถลงว่าการรับขนอยู่ในบังคับแห่งข้อกฎหมายเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบที่อนุสัญญาี้วางไว้ (มาตรา 8 แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์)

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับของโดยไม่มีการทำใบตราส่งทางอากาศขึ้น หรือถ้าใบตราส่งไม่มีรายการทั้งหมดที่ระบุไว้ใน มาตรา 8 (ก) ถึง (ณ) ซึ่งรวมด้วย และ (ป) ผู้ขนส่งจะไม่มี

สิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญาฯ ซึ่งจำกัดหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน (มาตรา 9 แห่ง อนุสัญญาวอร์ซอร์)

ผู้ตราส่งยอมรับผิดชอบความถูกต้องของรายการและค่าแถลงเกี่ยวกับของซึ่งตน จดลงในใบตราส่งทางอากาศ

ผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายทั้งหมดที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดได้รับ เพราะเหตุแห่งความไม่เรียบร้อย ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่บริบูรณ์ของรายการ และ ค่าแถลงดังกล่าวนี้ (มาตรา 10 แห่ง อนุสัญญาวอร์ซอร์)

#### 4.1.3 ใบตราส่งทางอากาศเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา

ใบตราส่งทางอากาศเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การได้รับของ และ เงื่อนไขของการรับขน

ค่าแถลงในใบตราส่งทางอากาศเกี่ยวกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุหีบห่อของของ ตลอดจนค่าแถลงเกี่ยวกับจำนวนเป็นต่อเป็นหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่แถลง ค่า แถลงเกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร และภาวะของของย่อมไม่ประกอบเป็นหลักฐานปรัการผู้ ขนส่ง เว้นแต่เท่าที่ผู้ขนส่งได้ตรวจสอบกับทั้งแถลงไว้ในใบตราส่งทางอากาศว่าได้ตรวจสอบ ต่อหน้าผู้ตราส่งแล้วหรือที่เกี่ยวกับภาวะที่ปรากฏของของ (มาตรา 11 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอร์)

#### 4.1.4 สิทธิที่จะจำหน่ายของโดยผู้ตราส่ง

ภายใต้บังคับแห่งความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันทั้งหมดของตนตาม สัญญาการรับขนผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะจำหน่ายของโดยถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทาง หรือปลายทาง หรือโดยยับยั้งของในระหว่างการเดินทาง ขณะลงดินใด ๆ หรือโดยเรียกร้อง ให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นที่ปลายทาง หรือในระหว่างการเดินทางให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้รับ ตราส่งที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือโดยเรียกร้องให้ส่งของกลับไปยังท่าอากาศ- ยานต้นทาง ผู้ตราส่งต้องไม่ใช่สิทธิจำหน่ายของนี้ในทางที่จะทำความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง หรือผู้ตราส่งอื่น ๆ และต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในการใช้สิทธินี้

ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่ง ทราบทันที

ถ้าผู้ขนส่งเชื่อฟังคำสั่งของผู้ตราส่งในการจำหน่ายของโดยไม่ได้เรียกให้แสดงส่วน ของใบตราส่งทางอากาศซึ่งได้ส่งมอบไว้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย ใด ๆ ซึ่งหากจะเกิดขึ้นโดยการนั้นแก่บุคคลใด ๆ ซึ่งครอบครองส่วนนั้นของใบตราส่งทาง อากาศโดยชอบด้วยกฎหมายโดยไม่เป็นการเสื่อมเสียสิทธิของผู้ขนส่งที่จะเรียกค่าชดใช้คืนจาก ผู้ตราส่ง

สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งสิ้นสุดลงในขณะที่สิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นตามมาตรา 13 อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับตราส่งไม่ยอมรับใบตราส่งหรือของหรือถ้าติดต่อกับผู้รับตราส่งมิได้ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิจำหน่ายของ (มาตรา 12 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)

#### 4.1.5 หน้าที่ของผู้ขนส่งและสิทธิของผู้รับตราส่ง

ผู้รับตราส่งมีสิทธิเมื่อของมาถึงถิ่นที่ปลายทางที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งทางอากาศให้แก่ตน และส่งมอบให้แก่ตน เมื่อได้ชำระค่าภาระที่ต้องชำระและเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบทันทีที่ของมาถึง เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าของหาย หรือถ้าของยังไม่มาถึงเมื่อพ้นจัตวันหลังจากที่ควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิที่มีอยู่ตามสัญญาฉบับนั้นได้ (มาตรา 31 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)

#### 4.2 ความรับผิดชอบของผู้รับขน

มาตรา 18 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์บัญญัติว่า

(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่มีการทำลายสูญหาย หรือเสียหายแก่สัมภาระเดินทางลงทะเลเบียนใด ๆ หรือของใด ๆ ถ้าหากว่าเหตุที่เกิดขึ้นซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้นเกิดขึ้นระหว่างการรับขนทางอากาศ

(2) การรับขนทางอากาศภายในความหมายของวรรคก่อนรวมถึงระยะเวลาที่สัมภาระเดินทางหรือของอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่ท่าอากาศยานหรือบนอากาศยาน หรือในที่ใด ๆ ในกรณีที่มีการบินลงนอกท่าอากาศยาน

(3) ระยะเวลาการรับขนทางอากาศไม่ขยายไปถึงกับการรับขนใด ๆ ทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่กระทำนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ดี ถ้าการรับขนดังกล่าวเกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนขึ้น การส่งมอบ หรือการขนถ่าย ในสันนิษฐานว่าความเสียหายใด ๆ เป็นผลลัพธ์ของเหตุการณ์ซึ่งได้เกิดขึ้นระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ตามมาตรา 18 (1) กำหนดว่าผู้รับขนรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการถูกทำลายหรือสูญหายต่อสัมภาระเดินทางที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว (Checked baggage) หรือต่อสินค้า (Goods) เมื่อสาเหตุของความเสียหายนั้นเกิดระหว่างการรับขนอากาศ และ

มาตรา 18 (2) ให้ความหมายคำว่า “การรับขนทางอากาศ” ว่ารวมถึงระยะเวลาที่สัมภาระเดินทางหรือสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้รับขนไม่ว่าจะเป็นเมื่อสินค้าอยู่ภายในท่าอากาศยานหรือบนเครื่องบินหรือที่ไหน ๆ ในกรณีเครื่องบินทำการลงนอกท่าอากาศยานด้วย

อันที่จริงถ้าความเสียหายเกิดขึ้นขณะที่สิ่งของอยู่ในท่าอากาศยาน หรือบนเครื่องบินและอยู่ในความดูแลของผู้รับขนก็ไม่มีปัญหาอะไร อย่างไรก็ตาม ก็มีบางคดีที่มีการตัดสินในทำนองขัดแย้งกันตามมาตรา 18 เช่น คดีพิพาทระหว่าง Dabrai กับ Air India<sup>(1)</sup> ได้มีการรับขนทองจากการาจีไปบอมเบย์ เมื่อทองถูกขนไปยังบอมเบย์โดยปลอดภัยแล้ว ได้ถูกขโมยจากกรงเหล็กในสำนักงานผู้รับขนที่บอมเบย์ขณะรอการส่งมอบให้ผู้ตรารับ ศาลได้ตัดสินว่าการขนส่งทองทางอากาศได้สิ้นสุดแล้ว ด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ ประการแรกทองได้ถูกขนมาถึงจุดหมายปลายทางที่บอมเบย์และกำลังรอส่งมอบ ประการที่สอง ทองได้มาถึงจุดหมายปลายทางแล้วและถูกขนต่อไปยังสำนักงานเพื่อเก็บรอการแจ้งผู้ตรารับ ดังนั้น ไม่อาจกล่าวได้ว่ายังมีการขนส่งทางอากาศสืบเนื่องอยู่ได้ ผู้รับขนจึงอาจรับผิดชอบเพียงในฐานะนายประกันเท่านั้น และในฐานะนายประกันผู้รับขนก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อความที่ได้ตกลงทำกันไว้ในเอกสารการขนส่ง ดังนั้น แม้ว่าสิ่งของจะยังคงอยู่ในการดูแลของผู้รับขนอยู่แต่ภาวะการขนส่งทางอากาศได้สิ้นสุดแล้ว เพราะสิ่งของได้ไปถึงจุดหมายปลายทางและกำลังรอการส่งมอบที่สำนักงานผู้รับขน

ปัญหาที่จะต้องตีความ คือ เมื่อใดจึงจะถือว่า ผู้รับขนได้เข้าควบคุมดูแลสินค้าและสัมภาระแล้ว

ศาลในระบบ Common law บัญญัติหลักทั่วไปเกี่ยวกับการรับขน ซึ่งมีหลักว่าผู้รับขนจะพ้นจากหน้าที่ดูแลสินค้าตามกฎหมายเมื่อสินค้าได้ถูกส่งไปให้ผู้รับตราส่งแล้วไม่ว่าผู้รับตราส่งจะยอมรับสินค้านั้นหรือไม่ก็ตาม

ศาลสหรัฐฯ ให้ความเห็นว่า คำว่า มีหน้าที่ควบคุมดูแล หมายถึงการควบคุมดูแลตามความเป็นจริง (Actual Custody and Control) ไม่ใช่โดยปริยาย ดังนั้น ศาลจึงไม่อนุญาตให้ผู้รับขนอ้างเงื่อนไขตามสัญญาว่าการนำส่งสินค้าให้ผู้รับตราส่ง สำเร็จบริบูรณ์โดยปริยาย เมื่อผู้รับขนได้ส่งสินค้าให้พนักงานศุลกากรแล้ว<sup>(2)</sup>

(1) นางสาววัชริน จารุณีฏ ระบุว่า ระเบียบวอร์ชอร์ ข่าวสารการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่ม 2 มกราคม 2524 หน้า 17

(2) All Transport Inc. Seaboard World Airlines, 12 AVI 18, 163 (N.Y. City CT. 1973)

อ้างอิงในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศ ต่อผู้ใช้บริการ (1) วารสารอัยการปีที่ 4 2524 หน้า 18

ศาลในระบบใช้ประมวลได้วินิจฉัยในคดีพิพาทระหว่าง Favre กับ Belgian State และ Sabena ว่า จำเลยผู้รับขน Sabena พ้นจากความรับผิดชอบทันทีที่จำเลยได้มอบสินค้านั้นให้แก่พนักงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งมีหน้าที่ดูแลควบคุมสินค้านั้นแต่ฝ่ายเดียว เพราะจำเลยไม่มีสิทธิในการตรวจ หรือควบคุมสินค้านั้นต่อไป

ต่อมาศาลฝรั่งเศสได้เปลี่ยนแนวไป โดยหันมาใช้ทัศนคติที่ว่า การส่งมอบเป็นเครื่องหมายของการสิ้นสุดหน้าที่ของผู้รับขนตามลักษณะกฎหมายการขนส่งทั่วไป แม้ว่าจะไม่ได้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 18 (2) ของอนุสัญญาก็ตาม ในคดีพิพาทระหว่าง Syndicat d'assurances des lloyds กับ Aerefret ศาลอุทธรณ์กรุงปารีสได้ตัดสินว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ เพราะถือว่าสินค้าซึ่งอยู่ในสนามบินอยู่ภายใต้การดูแลรักษาตามกฎหมายของผู้รับขน และยังมีคดีตัวอย่างระหว่าง Air Express International Agency กับ Marsis & Cie ตามอุทธรณ์กรุงปารีสได้ตัดสินว่าสัญญาทำการขนส่งทางอากาศสิ้นสุดต่อเมื่อผู้ตรารับได้ครอบครองสิ่งของอย่างแท้จริงแล้ว<sup>(1)</sup>

อนึ่ง มาตรา 18 (3) กำหนดว่า ระยะเวลาในการขนส่งทางอากาศไม่ขยายไปถึงการขนส่งทางบกทางทะเลหรือทางน้ำที่อยู่นอกเขตท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการขนส่งดังกล่าวเป็นการทำตามสัญญาการขนส่งทางอากาศเพื่อจุดประสงค์ในการขนส่งส่งออกหรือขนถ่ายลำ ก็ให้ถือว่าความเสียหายใด ๆ ที่เกิดเป็นผลของการขนส่งทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น และยังได้กำหนดเพิ่มไว้อีกด้วย ว่าในกรณีการขนส่งหลายรูปแบบโดยมีทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งด้วย บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะใช้บังคับเฉพาะส่วนที่เป็นการขนส่งทางอากาศเท่านั้น

มีปัญหาว่าในกรณีที่สนามบินปลายทางตามสัญญาผู้รับขน ไม่มีอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับเครื่องบินขนาดใหญ่ ที่ผู้รับขนใช้ในการขนส่ง ผู้รับขนจึงจำเป็นต้องขนสินค้าไปยังสนามบินอื่นก่อนแล้วเคลื่อนย้ายโดยรถบรรทุกไปยังสนามบินปลายทางตามสัญญา และสินค้าเกิดความเสียหายเมื่อมาถึงปลายทาง ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 18 (3) หรือไม่ ตามปัญหานี้ มีคดีพิพาทระหว่าง UTA กับ Electro-Enterprises ได้มีการส่งอุปกรณ์บางอย่างจากสนามบิน Le Bourget ในปารีสไปสนามบิน Lome ใน African State of Togo เนื่องจากสนามบิน Lome ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนส่งภาคพื้นดิน สำหรับเครื่องบินเจ็ท (Jet) ที่ U.T.A. ใช้ขนส่งจึงบินต่อไปและร่อนลงรัฐถัดไป คือ Benin แล้วใช้รถบรรทุกขน

(1) นางสาววิรัตน์ อรุณัฐ ธรรมจรรยา, ศาลอุทธรณ์แพ่งครั้งที่ 16, เล่มที่ 2 มกราคม 2525 หน้า 17

สินค้ากลับมาจาก Lome เป็นระยะทาง 150 กม. ปรากฏว่าเมื่อมาถึงสินค้าเสียหาย ศาลตัดสินให้ U.T.A. รับผิดชอบข้อ 18 (3)<sup>(1)</sup>

#### 4.3 การจำกัดความรับผิด

มาตรา 22 (2) แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์ บัญญัติว่า ในการรับขนส่งภาระเดินทางที่ลงทะเลเบียนและของ (สินค้า) ความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งจำกัดเพียงจำนวนเงิน 250 ฟรังก์ต่อกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่งผู้ตราส่งจะได้แถลงเป็นพิเศษถึงมูลค่าของหีบห่อเวลาส่งมอบ และได้ชำระเงินเพิ่มเติมถ้าต้องชำระตามกรณี

มีปัญหาว่า การแจ้งเป็นพิเศษถึงราคาของเมื่อมีการส่งมอบ เพื่อให้ผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายตามราคาที่แจ้งตาม มาตรา 22 (2) นั้น เราจะถือได้หรือไม่ว่าการแจ้งราคาของในใบตราส่งทางอากาศเพื่อจุดประสงค์อื่นจะนำมาปรับใช้กับ มาตรา 22 (2) ได้หรือไม่ อันที่จริงการแจ้งราคาของนี้ก็ต้องการเพื่อเพิ่มความรับผิดของผู้รับขนส่งโดยเฉพาะ ซึ่งตามปกติก็จะระบุไว้ในช่องราคาพิเศษของสินค้าในใบตราส่งทางอากาศ ดังนั้น การแจ้งราคาของในใบตราส่งทางอากาศโดยปกติ เพื่อการเก็บภาษีศุลกากร หรือเพื่อประกันภัยจึงไม่ใช่การแจ้งราคาพิเศษตาม มาตรา 22 (2) นี้

อนึ่ง พิธีสาร ณ กรุงเฮก แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอร์ ได้กำหนดให้ในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือชำรุด ของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเลเบียนส่วนหนึ่ง หรือสินค้าบรรจุหีบห่อหรือสิ่งใดในหีบห่อเหล่านั้น นำหนักซึ่งจะใช้ในการพิจารณากำหนดจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้รับขนส่ง ให้คิณำหนักทั้งหมดของหีบห่อของชั้นหนึ่ง หรือหลายชั้นที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือชำรุดของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเลเบียนส่วนหนึ่ง หรือสินค้าบรรจุหีบห่อหรือสิ่งใด ซึ่งอยู่ในหีบห่อเหล่านั้นกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่น ๆ ซึ่งใช้ใบสัมภาระเดินทาง หรือใบตราส่งทางอากาศใบเดียวกัน นำหนักทั้งหมดของหีบห่อของชั้นเดียวหรือหลายชั้นจะได้รับการพิจารณากำหนดขอบเขตความรับผิดด้วย

พิธีสารเพิ่มเติมทั้ง 4 ฉบับที่มอนทรีออล ซึ่งเปลี่ยนหน่วยเงินฟรังก์ปวงกาเว่ (F.P.) มาใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR) ได้กำหนดความรับผิดของผู้รับขนส่งในการรับขนส่งสินค้า จำกัด ไม่เกินจำนวน 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

(1) นางสาวจิรินทร์ จารุณัฐ ระบบออร์ซอร์ ข่าวสารการบินพาณิชย์ ปีที่ 16 เล่มที่ 2 มกราคม 2525 หน้า 18

#### 4.4 ความรับผิดอย่างไม่จำกัด

มาตรา 9 แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์ ได้กำหนดให้ผู้รับขนรับผิดอย่างไม่จำกัด เมื่อผู้รับขนยอมรับสินค้าที่ไม่มีเอกสารใบตราส่งสินค้าทางอากาศหรือใบตราส่งสินค้าที่ไม่ระบุถึงสิ่งต่อไปนี้

1. สถานที่และวันที่ ๗ ออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ
2. สถานที่เริ่มต้นและปลายทางการขนส่ง
3. จุดหยุดระหว่างการเดินทางตามที่ตกลงกันได้ แต่ผู้รับขนมีสิทธิที่จะไม่เขียนจุดหยุดนั้นก็ได้อีก ถ้าจำเป็นและไม่มีผลทำให้ลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศเสียไป
4. ชื่อและที่อยู่ของผู้ตราส่ง
5. ชื่อและที่อยู่ของผู้รับขนรายแรก
6. ชื่อและที่อยู่ของผู้ตรารับถ้าจำเป็น
7. ลักษณะของสินค้า
8. จำนวนหีบห่อบรรจุ วิธีบรรจุหีบห่อและเครื่องหมายเฉพาะหรือหมายเลขที่กำหนดไว้บนหีบห่อ
9. น้ำหนัก ปริมาณ และปริมาตรหรือขนาดของสินค้า
10. ถ้อยแถลงว่าการขนส่งอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์เรื่องความรับผิดของอนุสัญญากรุงออร์ซอร์

#### 4.5 กรณีพ้นความรับผิด

##### 4.5.1. กรณีตามมาตรา 20 แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 20 (2) แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์ ได้กำหนดว่าในการขนส่งสินค้าผู้รับขนไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อในการควบคุมบังคับเครื่องบินหรือในการเดินอากาศโดยพิสูจน์ได้ด้วยว่าในประการอื่นทั้งหมดผู้รับขนและตัวแทนของผู้รับขนได้ดำเนินมาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว

พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 ได้ยกเลิกมาตรา 20 (2) นี้ และได้เพิ่มเติมมาตรา 23 ขึ้นอีกอนุมาตราหนึ่งของอนุสัญญาออร์ซอร์ ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนสินค้าว่า ผู้รับขนสามารถทำข้อตกลงให้ตนไม่ต้องรับผิดว่าด้วยความสูญหาย หรือความ



เสียหายอันเกิดจากความบกพร่องที่มีอยู่ในตัว และคุณภาพหรือการเสื่อมของสินค้าบรรทุก  
ได้

พิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอนทรีออลฉบับที่ 4 ได้เปลี่ยนแปลงอนุสัญญาออร์ซอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้า โดยยกเลิกการพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขนในเมื่อได้ใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันความเสียหายทุกประการแล้ว แต่ให้คงไว้เฉพาะกรณีใช้กับความล่าช้าเท่านั้น (มาตรา 5 พิธีสารกรุงมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ยกเลิกมาตรา 20 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์) นอกจากนี้ผู้รับขนไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าหากตนพิสูจน์ได้ว่า การทำลาย การสูญหาย หรือบุบสลายแก่สินค้า เกิดขึ้นโดยเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

1. ความบกพร่อง คุณภาพ หรือความเสียหายตามธรรมชาติของสินค้านั้น
2. ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อของสินค้านั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่น ใคนอกจากผู้รับขน หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้รับขน
3. พฤติการณ์สงครามหรือการขัดกันทางอาวุธ
4. การกระทำของเจ้าหน้าที่ราชการ ซึ่งกระทำขึ้นเกี่ยวกับการเข้าการออก หรือการผ่านแดนของสินค้า (มาตรา 4 แห่งพิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอนทรีออล แก้ไข มาตรา 18 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์)

#### 4.5.2 กรณีตาม มาตรา 26 แห่ง อนุสัญญาออร์ซอร์

หมายถึงกรณีไม่แสดงความขังใจต่อผู้รับขนที่ได้พบความเสียหายภายในกำหนดตาม มาตรา 26 (2) ที่บัญญัติว่า ในกรณีที่เกิดความเสียหาย บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบต้องแสดงความขังใจต่อผู้ขนส่งทันทีภายหลังที่ได้พบความเสียหาย และอย่างช้าที่สุดสำหรับสัมภาระเดินทางก็ภายในสามวันนับแต่วันที่ได้รับสัมภาระ และสำหรับของก็ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับ ในกรณีที่มีการล่าช้า การแสดงความขังใจต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ตนได้รับมอบสิ่งของหรือสินค้าให้อยู่ในความดูแลได้ (พิธีสารกรุงเฮก ได้ขยายเวลาในกรณีของสัมภาระเป็น 7 วัน ในกรณีสินค้าเป็น 14 วัน และในกรณีของขนส่งที่ล่าช้าเป็น 21 วัน)

การที่บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบได้รับสัมภาระเดินทาง หรือของไว้โดยมิได้แสดงความขังใจ ย่อมเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสิ่งของดังกล่าวในภาวะที่ดีและถูกต้องตามเอกสารการรับขนแล้ว

การแสดงความข้งใจทุกรายจำต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรในเอกสารการรับขนหรือโดยคำบอกกล่าวต่างหากเป็นลายลักษณ์อักษรส่งภายในเวลาดังกล่าวแล้ว

หากมิได้แสดงความข้งใจภายในเวลาดังกล่าวแล้ว จะดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งมิได้เว้นแต่ในกรณีการฉ้อฉลของผู้ขนส่ง

#### 4.6 การฟ้องร้องคดี

ในกรณีเป็นการรับขนสินค้าหลายรายสืบเนื่องกันต่อไป ตามมาตรา 30 แห่งอนุสัญญาออร์ซอร์ผู้ตราส่ง (Consignor) มีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้รับขนรายแรก และผู้รับตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นผู้รับมอบสินค้า มีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้รับขนรายสุดท้าย นอกเหนือไปจากนั้น ทั้งผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งอาจจะดำเนินคดีต่อผู้รับขนที่กระทำการรับขนระหว่างที่มีกврทำลาย การสูญหาย ความเสียหาย หรือการชักช้าที่เกิดขึ้นก็ได้ ผู้รับขนเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกัน และเป็นรายตัวต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (สำหรับกรณีสัมภาระเดินทางในการฟ้องร้องคดี ผู้โดยสารก็ฟ้องร้องคดีได้เช่นเดียวกับรับขนสินค้า)

ในบทว่าด้วยรับขนสินค้านี้ มีหัวข้อที่กล่าวถึง 6 หัวข้อเท่านั้น หัวข้อที่มีได้กล่าวถึง เช่น ความรับผิดชอบที่เกิดจากตัวแทนหรือลูกจ้าง ความรับผิดชอบในความล่าช้า ศาลที่มีอำนาจพิจารณา และอายุความฟ้องร้อง มีลักษณะเช่นเดียวกับการรับขนผู้โดยสารจึงไม่ขอกล่าวอีก

## บทที่ 5

### ผลกระทบที่ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคี อนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม<sup>(1)</sup>

#### 5.1 ทำให้บริษัท การบินไทย จำกัดต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอย่างไม่มีขีดจำกัด

ทั้งนี้เนื่องจากบริษัท การบินไทย จำกัดมีบริการทั้งในภูมิภาคและข้ามทวีปไปยังประเทศต่าง ๆ ถึง 27 แห่ง รวม 22 ประเทศ มีเที่ยวบินทั้งเข้าและออกกรุงเทพฯ ประมาณวันละ 18 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารที่รับขนประมาณวันละ 3,500 คน ซึ่งส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ และเดินทางอยู่นอกราชอาณาจักร การดำเนินการของบริษัทตลอดมาต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร หรือสิ่งของอย่างเต็มที่โดยไม่มีขีดจำกัดตามหลักของกฎหมายทั่วไป ซึ่งแต่ละประเทศย่อมมีหลักการพิจารณาแตกต่างกันไป จึงเป็นการเสี่ยงอย่างยิ่งสำหรับดำเนินกิจการบินระหว่างประเทศ โดยไม่สามารถกำหนดจำนวนเงินประกันที่แน่นอนเพื่อนำไปชดใช้ค่าเสียหาย<sup>(2)</sup>

#### 5.2 ผลได้เสียของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม

กรมการบินพาณิชย์ ได้มีหนังสือที่ กค. 0403/464 ลงวันที่ 23 มกราคม 2521 แจ้งว่า อนุสัญญาออร์ซอร์ ค.ศ. 1929 มีสาระสำคัญที่มีบทบัญญัติจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ใช้บริการ (ผู้โดยสารและสินค้า) ไว้ชัดเจน และกำหนดเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน ซึ่งต่อมาเมื่อปี ค.ศ. 1955 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอร์ ด้วยพิธีสารกรุงเฮก สาระสำคัญของการแก้ไขก็คือเปลี่ยนแปลงข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ใช้บริการเป็นจำนวนเงินที่สูงขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงของภาวะเศรษฐกิจ

(1) พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมในท้ายนี้หมายถึง พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 ซึ่งมีประเทศต่าง ๆ ยอมรับอย่างกว้างขวาง

(2) หนังสือที่ กบ. 10/71 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2520 ที่บริษัท การบินไทย จำกัด ขอให้ทางราชการพิจารณาดำเนินการเร่งรัดการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารกรุงเฮก โดยด่วน

ฉะนั้นการพิจารณาผลได้ผลเสียของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอร์ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก จึงน่าจะอยู่ที่ประเด็นการเปรียบเทียบผลระหว่างผู้รับชน คือ บริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ คือประชาชนคนไทย ผู้จะได้รับการชดเชยเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น กรมการบินพาณิชย์ขอสรุปผลได้ผลเสียดังนี้

1. ผู้รับชน ขณะนี้ประเทศไทยยังมีได้เป็นสมาชิกอนุสัญญาโตที่จำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับชนต่อผู้ให้บริการ ดังนั้น บริษัทการบินไทย ต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดแก่ผู้โดยสารหรือสิ่งของ (สินค้า) อย่างเต็มที่ โดยไม่มีขอบเขตจำกัดที่แน่นอน แล้วแต่ว่าการฟ้องร้องจะดำเนินกัน ณ ที่ใด ก็จะต้องใช้หลักกฎหมายที่นั้นมาพิจารณา ซึ่งในการนี้ แต่ละประเทศย่อมมีหลักการพิจารณาแตกต่างกันไป จึงเป็นสถานะที่ไม่พอใจสำหรับบริษัทการบินไทย เพราะไม่สามารถกำหนดจำนวนเงิน เพื่อประกันสำหรับความรับผิดชอบในการดำเนินการขนส่งไว้แน่นอน จึงต้องอยู่ในสภาพที่เสี่ยงเรื่องการเงินอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นถ้าประเทศไทยเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาออร์ซอร์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก แล้วจะทำให้บริษัท ๆ สามารถกำหนดจำนวนเงินเอาประกันได้แน่นอน สำหรับความรับผิดชอบของบริษัทในความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดแก่ผู้โดยสารหรือสิ่งของได้ไม่ต้องเสี่ยงกับการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินที่ไม่มีกำหนดแน่นอนอีกต่อไป

2. ผู้ให้บริการ (ผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้า) ถ้าประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอร์ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ผู้ให้บริการก็น่าจะได้รับประโยชน์จากการที่อนุสัญญานี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้แน่ชัดว่า ให้ผู้รับชนรับผิดชอบชดเชยเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอย่างไร และเป็นจำนวนเท่าใด

แต่ตามสภาพที่เป็นอยู่ในขณะนี้ (ยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี) หากผู้ให้บริการได้รับความเสียหายจากการให้บริการขนส่งทางอากาศ ก็ไม่มีอะไรเป็นหลักประกันว่าควรจะได้รับ การชดเชยเท่าใด และถ้าไม่สามารถตกลงเรื่องค่าเสียหายกับผู้รับชนได้ ก็จะต้องดำเนินการฟ้องร้องต่อศาล อาจจะเป็นที่ศาลไทยหรือศาลต่างประเทศก็ได้แล้วแต่กรณี

ถ้าเป็นกรณีที่ดำเนินการฟ้องร้องกันที่ศาลไทย ขณะนี้ยังไม่มียกเว้นปฏิบัติทางกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้รับชนทางอากาศระหว่างประเทศเอาไว้ โดยเฉพาะ จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ ซึ่งเมื่อศาลพิพากษา

ทัศนคติถึงที่สุดแล้วผู้ใช้บริการก็อาจได้รับค่าเสียหายไม่สูงไปกว่าหรือน้อยกว่าที่อนุสัญญา  
วอร์ซอร์ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮกกำหนดไว้ก็ได้ และ

ถ้าเป็นกรณีที่ต้องดำเนินการฟ้องร้องกันที่ศาลต่างประเทศด้วยแล้ว ก็จะเป็น  
ปัญหาสำหรับประชาชนคนไทยยิ่งขึ้น เพราะเป็นเรื่องยุ่งยากและเสียค่าใช้จ่ายสูงด้วย

อนึ่ง อนุสัญญาวอร์ซอร์ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก น่าจะถือเป็นมาตร-  
ฐานของโลก<sup>(1)</sup> สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในวงการขนส่งทางอากาศระหว่างประ-  
เทศได้แล้ว และประเทศต่าง ๆ ที่บริษัทการบินไทยทำการบินเข้าไปหรือบินผ่านก็เข้าเป็น  
อนุสัญญาวอร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกทั้งสิ้น

ดังนั้น กล่าวโดยสรุป เมื่อข้างหน้าหน้าของผลได้เสียแล้ว การเข้าเป็นภาคี  
อนุสัญญาวอร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกจะเป็นผลดีแก่ทั้งบริษัทการบิน  
ของไทยและประชาชนคนไทย ผู้ใช้บริการมากกว่า เพราะเมื่อเกิดปัญหาต้องชดใช้ค่าเสีย  
หายขึ้นมาก็จะได้มีหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าเสียหายตามอนุสัญญา ฯ ระหว่างกันเองโดยไม่  
ต้องไปฟ้องร้องต่อศาลให้ยุ่งยาก และเสียค่าใช้จ่ายสูงด้วย

### 5.3 ข้อสังเกต

ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ดังนั้น  
จึงไม่ต้องผูกพันตามอนุสัญญาดังกล่าวแต่ประการใด และหากมีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย  
ในประเทศไทย ศาลไทยก็ต้องใช้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาวินิจฉัย โดยอาศัย  
มูลสัญญา (สัญญารับขน) มีปัญหาว่า สัญญารับขนของ หรือคนโดยสารของบริษัทสายการ  
บินใหญ่ ๆ ในโลกได้กำหนดเอาอนุสัญญาวอร์ซอร์ หรือพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมมาบังคับใช้  
กับสัญญารับขนดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อจำกัดความรับผิดชอบที่เห็นได้จากข้อความที่  
ปรากฏอยู่ในตั๋วโดยสาร หรือใบตราส่งทางอากาศ หรือตัวสัมภาระเดินทาง สัญญารับขนที่  
ระบุให้ใช้อนุสัญญาวอร์ซอร์ หรือพิธีสารเพิ่มเติมมาบังคับนี้ ศาลไทยจะยอมรับบังคับให้  
เพียงใด

(1) สำหรับพิธีสารเพิ่มเติมที่กรุงกัวเตมาลานั้นเพิ่มความรับผิดชอบสูงขึ้นหลายเท่าตัว จะเป็นเหตุให้บริษัทการบินไทยต้องเพิ่มจำนวน  
เงินประกันขึ้น ผลที่จะได้รับทันทีก็คือจะต้องเสียเบี้ยประกันจะไม่น้อย และขีดจำกัดความรับผิดชอบตามพิธีสารนี้ ยังจะเพิ่มขึ้นอีก  
เรื่อย ดังนั้นบริษัทการบินไทย จึงได้มีหนังสือ กบ.01/36 ลงวันที่ 28 มกราคม 2515 ให้รับเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอร์และ  
พิธีสารกรุงเฮกก่อน

มาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 บัญญัติว่าปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญา นั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณีเป็นอันดับแรก คำว่า “กฎหมาย” ในมาตรา 13 นี้ เข้าใจว่าหมายถึงกฎหมายระหว่างประเทศด้วย (รวมทั้งอนุสัญญาออร์ซอร์ด้วย) เมื่อเจตนาคู่กรณีต้องการให้ใช้กฎหมายระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาออร์ซอร์บังคับ ก็ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี แต่กฎหมายระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาออร์ซอร์หรือพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมนี้ประเทศไทยจะยอมรับบังคับให้จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนและจะตั้งพิสูจน์เป็นที่พอใจแก่ศาล ฯลฯ (มาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.การขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481)

เมื่อพิจารณา ป.พ.พ.มาตรา 625 เกี่ยวกับการรับชนของแล้วจะเห็นว่ามาตรานี้บัญญัติว่า ข้อความยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ระบุอยู่ในเอกสารต่าง ๆ เป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่ง (ผู้ส่งของหรือสินค้า) จะได้แสดงความตกลงด้วยเจตนาในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นด้วย ดังนั้น บรรดาข้อจำกัดความรับผิดหรือยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญาออร์ซอร์ หรือพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมที่บริษัทสายการบินได้พิมพ์ไว้ในใบตราส่งทางอากาศตกเป็นโมฆะหมด เว้นแต่ผู้ส่ง (ผู้ส่งของหรือสินค้า) จะได้ตกลงยินยอมโดยชัดแจ้งทำเป็นลายลักษณ์อักษร

สำหรับการรับชนผู้โดยสาร มาตรา 639 ก็บัญญัติไว้ทำนองเดียวกัน กล่าวคือข้อจำกัดความรับผิดหรือข้อยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมที่ปรากฏในตัวโดยสารเครื่องบินจะตกเป็นโมฆะ ถ้าหากผู้โดยสารมิได้ตกลงยินยอมโดยชัดแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย

เมื่อข้อจำกัดความรับผิด หรือข้อยกเว้นความรับผิดที่อยู่ในตัวโดยสาร ตัวสัมภาระเดินทาง หรือใบตราส่งทางอากาศตกเป็นโมฆะ ก็ไม่สามารถบังคับได้ในกฎหมายไทย ทั้งนี้ก็เพราะว่า ขัดต่อความสงบเรียบร้อยตามที่บัญญัติในมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 นั้นเอง<sup>(1)</sup>

---

(1) ดู ไซยวัฒน์ บุญนาค กฎหมายการบิน บทบัญญัติตอนที่ 1 เล่มที่ 24 ปี 2520 หน้า 21

## ส่วนที่ 2

### การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

การรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้ปรับใช้ตาม บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยรับขน ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 609 บัญญัติว่า “การรับขนของ หรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวง แห่งกรุงสยาม และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

จากบทบัญญัติ มาตรา 609 นี้จะเห็นได้ว่า ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไว้เลย นอกจากการรับขนทางรถไฟ ทางไปรษณีย์ และการรับขนของทะเลเท่านั้น ฉะนั้น เมื่อไม่มีบทบัญญัติให้การรับขนทางอากาศ ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้นเช่นเดียวกัน การรับขนทางรถไฟ ไปรษณีย์ และทางทะเลแล้ว การรับขนทางอากาศจึงต้องบังคับตามบทบัญญัติว่าด้วยการรับขน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 จนถึงมาตรา 639 ซึ่งนักศึกษาจะต้องไปศึกษาในรายละเอียดในวิชาเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน LA 206