

ส่วนที่ 2 กระบวนวิธีพิจารณาเพื่อระงับข้อพิพาท

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัญหาเกี่ยวกับคู่ความในคดี

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 1 (11) นิยามคำว่า "คู่ความ" ไว้ว่า, "หมายความว่า, บุคคลผู้ยื่นคำฟ้องหรือถูกฟ้องต่อศาล, และเพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินกระบวนการพิจารณา, ให้รวมถึงบุคคลผู้มีสิทธิกระทำการแทนบุคคลนั้น ๆ ตามกฎหมาย, หรือในฐานะทนายความ". คำว่า "คู่ความ", จึงเป็นคำกลาง ซึ่งมีความหมายดังนี้:

1. ตัวความ, ซึ่งได้แก่ตัวใจทักก็ได้, ตัวจำเลยก็ได้, หรือทั้งตัวใจทักตัวจำเลยก็ได้, และสำหรับในคดีไม่มีข้อพิพาท, เช่นคดีร้องขอเป็นผู้จัดการมรดก, การดำเนินคดีต้องทำเป็นคำร้อง, ในกรณีนี้, ผู้ยื่นคำร้องขอก็เป็น "คู่ความ". และ
2. ผู้มีสิทธิกระทำการแทนบุคคลอื่น, อันหมายถึงผู้มีสิทธิกระทำการแทนบุคคลอื่นตามกฎหมาย, ได้แก่ผู้ใช้อำนาจปกครองหรือผู้ปกครองของผู้เยาว์, ผู้อนุบาล, ผู้จัดการ, หรือผู้แทนอื่น ๆ ของนิติบุคคล, เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์, พนักงานอัยการ, ผู้รับมอบอำนาจ, หรือทนายความ.

การที่บุคคลใดจะใช้สิทธิทางศาลได้นั้น, ไม่ใช่ว่าคุณใดอยากฟ้องบุคคลอีกคนหนึ่ง, แม้ไม่มีเรื่องอะไรก็จะฟ้องร้องกันได้, แต่จะต้องเป็นกรณีที่มีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นเกี่ยวกับสิทธิ, หรือหน้าที่, ของบุคคลนั้น. กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ, การที่ใครจะยื่นฟ้อง, ผู้นั้นจะต้องมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการยื่นฟ้องนั้น. สำหรับตัวจำเลย, ถ้าวุคคลใดถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีแพ่ง, บุคคลนั้นก็ย่อมมีสิทธิที่จะดำเนินกระบวนการใด ๆ ในทางต่อสู้คดีนั้นได้, ทั้งนี้, เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 55, ซึ่งบัญญัติไว้ว่า, "เมื่อมีข้อโต้แย้งเกิดขึ้น, เกี่ยวกับสิทธิ, หรือหน้าที่, ของบุคคลใดตามกฎหมายแพ่ง, หรือบุคคลใดจะใช้สิทธิทางศาล, บุคคลนั้นชอบที่จะเสนอคดีของตนต่อศาลส่วนแห่งที่มีเขตอำนาจได้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายแพ่งและประมวลกฎหมายนี้".

ทั้งนั้น, "คู่ความ" (Parties) ก็คือ, ผู้ที่มีสิทธิ, และส่วนได้เสียในคดี, และส่วนได้เสียนั้น, จะต้องเข้าลักษณะใดลักษณะหนึ่ง ดังนี้:

1. ส่วนได้เสียต้องชอบด้วยกฎหมาย, อันหมายถึงว่าคุณคนจะมีสิทธิ เสนอคำฟ้องส่วนแห่งใดต่อเมื่อ เป็นไปตามสิทธิที่กฎหมายบัญญัติไว้.
2. ส่วนได้เสียนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นส่วนได้เสียทางการเงิน, อาจเป็นส่วนได้เสียทางด้านศีลธรรมหรือชื่อเสียงก็ได้. หรือ
3. ส่วนได้เสียนั้นต้องเป็นส่วนได้เสียที่แท้จริง, และเป็นผลในปัจจุบัน, ซึ่งบุคคลผู้มีส่วนได้เสียอย่างแท้จริงและมีอยู่ขณะยื่นฟ้องคดีแห่งเท่านั้น, ที่จะสามารถนำคดีมาฟ้องร้องได้.

ในคดีการขนส่งทางอากาศนั้น, "คู่ความ" ในฐานะของ "โจทก์", ย่อมจะเป็นไปตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ในกรณีที่มีสัญชาติไทย. แต่ถ้าหาก "โจทก์" มีสัญชาติอื่นใด, อำนวยฟ้องคดีแห่งก็ย่อมจะต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ. เช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกาผู้ที่จะมีอำนาจฟ้องคดีได้, จะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสีย, เป็นผู้เสียหาย, และมีความสามารถ Standing to sue, หรือ Locus Standi<sup>1</sup>. ในประเทศฝรั่งเศส, อำนวยฟ้องคดีแห่งเป็นของคู่ความซึ่งจะต้องมีสิทธิ (Droit), มีส่วนได้เสีย (Interest), และจะต้องเป็นคู่ความที่ถูกต้องแท้จริง, กล่าวคือ, เป็นตัวความ (Qualite)<sup>2</sup>. อย่างไรก็ตาม, สำหรับคดีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเนื่องจากในอนุสัญญากรุงวอร์ซอมีได้บัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องนี้ไว้, จึงเป็นหน้าที่ของศาลที่พิจารณาคดีที่จะแก้ปัญหานี้. หลักเกณฑ์ที่ศาลส่วนมากใช้ในการพิจารณาคดีมี 2 ประการคือ:

<sup>1</sup>Fleming V. Rhocles, 331 U.S. 100, 104 (1947). See Also, John J. Cound, Jack H. Friedenthal, Arthur R. Miller, Civil Procedure, St. Paul: West Publishing Co., 1968, PP. 3-19. อ้างไว้ใน ศิริชัย วัฒนโยธิน อำนวยฟ้องคดีแห่ง, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), หน้า 150.

<sup>2</sup>Metenier V. Epoux Luce, Cass, Civ., July 27, 1937. เรื่องเดียวกัน, หน้า 150-154.

1. หลักกฎหมายภายในของศาลที่พิจารณาคดี, หลักเกณฑ์นี้มักใช้ในประเทศที่ได้ตรากฎหมายพิเศษใช้ในระบอบวอร์ซอ, และมีวางหลักกำหนดตัวผู้มีสิทธิฟ้องคดีไว้ด้วย, เช่นกฎหมายการบินพลเรือนของออสเตรเลีย (The Civil Aviation Act 1959-1973), ได้กำหนดบัญญัติรายชื่อผู้มีสิทธิฟ้องคดีเกี่ยวกับระบอบวอร์ซอ, ในกรณีที่คนโดยสารตายไว้เป็นต้น.

2. หลักเกณฑ์การเลือกใช้กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี, เป็นเรื่องให้สิทธิศาลที่พิจารณาคดีเป็นผู้เลือกใช้กฎหมาย, ซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องเป็นกฎหมายภายในประเทศนั้น ๆ ก็ได้, เช่นศาลในสหรัฐอเมริกา เป็นต้น<sup>3</sup>.

แต่ "จำเลย" ในคดีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็น "ผู้ขนส่ง" นั้น, ในส่วนของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย, และทั้งในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้, ยังคงเป็นปัญหาความแตกต่างสำหรับศาลไทยในการพิจารณาคดีการขนส่งทางอากาศ.

1. "ผู้ขนส่ง", ในคดีความรับผิดในการขนส่งทางอากาศตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้นิยามความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่งทางอากาศ" ไว้, คงให้ความหมายแต่เฉพาะผู้ขนส่งในกฎหมายลักษณะรับขน มาตรา 608 คือ "บุคคลผู้รับขนส่งของ, หรือคนโดยสาร, เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของคน" เท่านั้น. นั่นคือ, บุคคลที่จะถือว่าเป็น "ผู้ขนส่ง" ในสัญญารับขนนั้น, มีหลักอยู่เพียงว่าจะต้องเป็นการกระทำเพื่อบำเหน็จเป็นทางปกติ.

สัญญาขนส่งที่จะต้องทำเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ, ก็คือการทำที่จะต้องมีการตกลงให้สินจ้างแก่ผู้รับขน, เป็นลักษณะการตอบแทนตามอัตราทางค้าปกติของบุคคลผู้รับขนนั้น. ดังนั้น, หากผู้ที่มีได้ทำการขนส่งเป็นทางค้าปกติ, ไปทำการรับจ้างขนของให้ใคร, เช่น ก. มีรถยนต์ใช้สำหรับขนของในการทำการค้าของตน, มิใช่มีไว้เพื่อการรับจ้าง,

<sup>3</sup> ศิริศักดิ์ คิยะธรรม, "ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ," หน้า 34.

ข. ซึ่งอยู่บ้านข้างเคียงกัน, ต้องการจะย้ายบ้าน, ว่าจ้างให้ ก. ช่วยขนของให้, ก. ดกลงรับจ้างขนของให้ ข., สัญญาที่เกิดขึ้นไม่ใช่สัญญารับขน, เพราะผู้ขนส่งมิได้ทำการค้าปกติของตน.

อนึ่ง, พึงสังเกตุว่า, ที่มาตรา 608 บัญญัติว่า, "...เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ" นั้น, หมายถึงทำให้ได้สินจ้างเป็นการตอบแทนการรับขนของ, หรือคนโดยสาร, ที่ผู้ขนส่งได้พาไป. ถ้าเป็นบำเหน็จ, หรือผลประโยชน์, ที่เกิดจากการอย่างอื่น, เช่นผลประโยชน์ที่ได้มาในรูปกำไรของสินค้าที่พ่อค้าขายให้แก่ลูกค้า, โดยมีหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นไปส่งให้ถึงอยู่ของลูกค้า, โดยมีได้เก็บค่าขนส่งเพิ่มจากราคาสินค้า, เช่นนี้, ไม่ถือว่าเป็นการรับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508, โจทก์บรรยายฟ้องว่า, จำเลยเป็นเจ้าของรถ, และจัดรถนั้นรับคนโดยสารนำเที่ยว, เก็บค่าโดยสารคนละ 55 บาท, และโจทก์ก็เป็นผู้โดยสาร, แสดงถึงข้ออ้างว่าจำเลยมีหน้าที่เป็นผู้ขนคนโดยสารแล้ว.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1071/2515, โจทก์มีรถยนต์หลายประเภทสำหรับให้ผู้อื่นเช่าไปใช้, มีกำหนดระยะเวลาเช่าเป็นรายเดือนก็มี, เป็นเวลา 1 ปีก็มี, ผู้เช่าต้องจ่ายค่าเช่าให้เป็นรายเดือน, และรายคัน. ในสัญญาเช่า, ได้ระบุเช่า, ได้ระบุถึงสิทธิของผู้เช่าและหน้าที่ของโจทก์นอกเหนือไปจากหน้าที่ของผู้ให้เช่าตามที่กฎหมายกำหนดไว้หลายประการ เช่น ถ้ารถเสียหรือชำรุด, โจทก์ต้องหารถชนิดเดียวกันให้ผู้เช่าใช้แทน, โจทก์ต้องหาคนรถที่พูดภาษาอังกฤษได้, และถือว่าเป็นพนักงานของโจทก์, ผู้เช่าจะใช้รถได้ทุกแห่งภายในผู้เช่าต้องเสียค่าน้ำมันเอง, โจทก์มีหน้าที่ซ่อมแซมรถ, โจทก์ต้องจัดการให้มีการประกันภัยสำหรับการเสียหายอันเกิดแก่ตัวรถ, และผู้เช่าจะต้องได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัยด้วย, ผู้เช่าจะไม่ต้องจ่ายค่าเช่าเมื่อรถที่เช่าถูกนำออกไปจากความครอบครองของผู้เช่าโดยไม่ได้รับการบอกกล่าว, และได้รับความยินยอมของผู้เช่าก่อน. แม้จะมีข้อตกลงดังนี้, ก็ไม่ทำให้ลักษณะแห่งสัญญาเช่าเปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างอื่น, และไม่เป็นสัญญารับขนดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608, จึงต้องถือว่าการค้าของโจทก์, เป็นการค้าประเภทให้เช่าทรัพย์สินที่ไม่ใช่สังหาริมทรัพย์.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523, จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล, โดยเรือเดินทะเลของจำเลยที่ 1 มารับตู้ลำเลียงอันบรรจุน้ำมันแล้ว ๓ ทำเรือสกัดทึบ, แต่องค์การ ร.ส.พ. จำเลยที่ 2, เป็นผู้ผูกขาดการขนส่งสินค้าเข้าไปในบริเวณท่าเรือตลอดจนการให้บริการด้านการท่าเรือ. จำเลยที่ 1 จึงจ้างจำเลยที่ 2 ให้จัดรถทำการลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรทุกสินค้าและลากจูงไปยังท่าเรือสกัดทึบ, แต่การตกลงรับขนส่งของทั้งในช่วงทางบกและทางทะเล จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับผิดชอบ, และตกลงกับเจ้าของสินค้าส่ง. แสดงว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้ารายพิพาทจากกรุงเทพมหานครผ่านท่าเรือสกัดทึบไปให้แก่บริษัท ท. ที่ท่าเรือชองกง; ดังนี้, จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งในช่วงทางบกด้วย.

อย่างไรก็ตาม, ในบทบัญญัติเรื่องการขนส่งของนั้น, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติถึงผู้ขนส่งของอีกประการหนึ่ง เรียกว่า "ผู้ขนส่งร่วม", โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 618 ว่า, "ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด, ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย, บอบสลาย, หรือส่งชกซ้ำ". ทั้งนี้, หมายความว่าแม้จะเป็นผู้ขนส่งคนที่ไม่ได้ทำสัญญา, หรือเป็นคู่สัญญารับขนของกับผู้ส่งโดยตรงก็ตาม, ผู้ขนส่งคนนั้นก็ยังต้องร่วมกับผู้ขนส่งคนที่ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งรับผิดชอบผู้ส่งของนั้นด้วย, เพราะในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเองนั้น, ได้มีสัญญาผูกมัดกันอยู่ในอันที่จะรับขนของให้ซึ่งกันและกัน, สัญญาดังกล่าวนี, เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของคุณคณภายนอกคือผู้ส่ง. ฉะนั้น, การที่ผู้ส่งฟ้องผู้ขนส่ง, ที่คนมิได้ทำสัญญารับขนด้วยได้, ก็โดยอาศัยสัญญาที่มีอยู่ระหว่างผู้ขนส่งทั้งหลายนั้นเอง.

จะเห็นว่าความรับผิดของ "ผู้ขนส่งร่วม" นี้, มีลักษณะแตกต่างจากความรับผิดตามสัญญาธรรมดาอยู่บ้าง, กล่าวคือ, ถ้าถือตามหลักธรรมดาแล้ว, ผู้ขนส่งคนใดที่ไม่ได้ทำสัญญากับผู้ส่ง, ก็ไม่ต้องผูกพันโดยตรงต่อผู้ส่ง, แต่ตามมาตรา 618, ผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องในการขนของนั้นตอนใดตอนหนึ่ง, จะต้องร่วมรับผิดชอบผู้ส่งด้วย, โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ขนส่งนั้นได้ทำสัญญารับขนโดยตรงกับผู้ส่งหรือไม่. ทั้งนี้, เป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งที่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความสูญหาย, หรือบอบสลาย, หรือส่งล่าช้าานั้น, เป็นความผิดของผู้ขนส่งคนใด, ในกรณีที่ต้องขนส่งหลายทอด, โดยผู้ขนส่งหลายคน.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2393/2529, การสื่อสารแห่งประเทศไทยจำเลยที่ 1 มีใช้ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, และตามมาตรา 608 การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ในหน้าที่ของจำเลยที่ 1, ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น, ซึ่งมีพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477, และพระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย, เป็นกฎหมายที่บัญญัติให้กำหนดอำนาจหน้าที่ของจำเลยที่ 1 ไว้, ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้อำนาจจำเลยที่ 1, ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการฝากส่งไปรษณีย์ภัณฑ์.

ผู้ฝากส่ง 2 ราย, ส่งทับทิมเจียรไนและพลอยสีน้ำเงินเจียรไน, ราคา 1 ล้านบาทเศษ, และ 9 แสนบาทเศษ, ตามลำดับ, ไปให้ผู้รับในต่างประเทศ, โดยขอให้การสื่อสารแห่งประเทศไทยจำเลยที่ 1 รับผิดชอบไปรษณีย์ภัณฑ์ของผู้ฝากส่ง, เป็นเงินรายละ 3,950 บาท. เมื่อไปรษณีย์ภัณฑ์สูญหายไป, จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้ในไปรษณีย์ภัณฑ์พิเศษเท่าที่รับประกันไว้กับผู้ฝากส่ง, รวมทั้งค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการฝากส่งเท่านั้น. บริษัทการบินจำเลยที่ 2, มิได้รับขนส่งให้ผู้ฝากส่ง, และกรณีใช้เป็น การขนส่งหลายทอด, หากแต่มีหน้าที่ต้องขนส่งให้จำเลยที่ 1 ตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ มาตรา 48 ตามที่จำเลยที่ 1 กำหนดให้ส่ง, ทั้งมิได้รับแจ้งถึงสภาพ, และราคา, ของไปรษณีย์ภัณฑ์ที่บรรจุอยู่ในถุงไปรษณีย์, และไม่ปรากฏว่าสินค้าของผู้ฝากส่งหายไปจากที่แห่งใด. จำเลยที่ 2 ขนส่งถึงปลายทางในสภาพเรียบร้อย, จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์, ซึ่งรับประกันภัยสินค้าของผู้ฝากส่งไว้.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1980/2527, จำเลยเป็นตัวแทนของบริษัท ข., ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมการเดินทางเรือต่าง ๆ รวมทั้งเรือ อ. ของบริษัทผู้ขนส่งสินค้ารายพิพาทด้วย, เมื่อเรือจะเข้าท่าเรือกรุงเทพ; จำเลยเป็นผู้แจ้งให้บริษัท ย. เจ้าของสินค้าผู้รับตราส่งทราบ. บริษัท ย. นำใบตราส่งมาชำระค่าระวางสินค้าแก่จำเลย, และจำเลยออกไปรับมอบของ, หรือใบปล่อยสินค้า, ให้ไปรับสินค้า, และจำเลยติดต่อขออนุญาตเข้าเครื่องมือขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือด้วย. หน้าที่ดังกล่าว, จำเลยได้รับผลประโยชน์ตอบแทน, ต้องถือว่าการขนส่งสินค้ารายพิพาทจำเลยเป็นผู้ร่วมขนส่งด้วยคนหนึ่ง, โดยไม่ต้องคำนึงว่าจำเลยมีนิติสัมพันธ์กับบริษัท ย. หรือไม่, จำเลยซึ่งเป็นผู้ร่วมขนส่ง, จึงต้องรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายทั้งหมดของสินค้ารายพิพาทด้วย.

อย่างไรก็ดี, บทบัญญัติสำหรับความรับผิดของ "ผู้ขนส่งร่วม" นี้, มีอยู่เฉพาะในส่วนที่เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนของเท่านั้น, มิได้มีอยู่ในบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารแต่อย่างใด. บทบัญญัติว่าด้วยการรับขนของนั้น, ได้ลอกมาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่นแทบจะทั้งหมด, ในขณะที่บทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารนั้น คัดลอกมาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่นเพียงมาตราเดียว, คือมาตรา 634. กรณีจึงเป็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่า, สำหรับการขนส่งทางอากาศ, ผู้ขนส่งซึ่งมีความรับผิดต่อคนโดยสารนั้น, จะมีความหมายครอบคลุมไปถึง "ผู้ขนส่งร่วม" ด้วยหรือไม่, หรือผู้ขนส่งทางอากาศสำหรับกรณีรับคนโดยสารนี้, จะหมายถึงเฉพาะผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญาเท่านั้น.

สำหรับการขนของ, หรือคนโดยสาร, ในหน้าที่ของกรมรถไฟ (การรถไฟแห่งประเทศไทย), และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งทั้งสองประเภทดังกล่าว, มีความรับผิดตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ โดยเฉพาะ, ทั้งนี้, เป็นไปตามมาตรา 609 ซึ่งบัญญัติว่า, "การรับขนของ, หรือคนโดยสาร, ในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม, และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น, ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ."

## 2. "ผู้ขนส่ง", ในคดีความรับผิดในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามความหมายในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ

ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น, อนุสัญญากรุงวอร์ซอไม่ได้ใช้คำนิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง" (Carrier) ไว้ด้วย, จึงเป็นเหตุให้มีการตีความกันไปต่าง ๆ, โดยศาลของแต่ละประเทศ. ทั้งนี้, เนื่องจากสาเหตุที่ว่า, โดยทั่วไปแล้ว, จะไม่ใช่เรื่องยาก, หากกรณีเป็นว่า คนโดยสารไปที่สำนักงานขายตั๋วของสายการบินนั้น, และทำสัญญาให้มีโดยสายการบินนั้น. การกระทำนี้, หากมีการตีความรับผิดเกิดขึ้น, ก็จะเป็นเรื่องที่ได้เห็นได้เด่นชัด, แต่ในสภาพความเป็นจริง, การทำการขนส่งได้มีการเปลี่ยนมือไปโดยผู้ขนส่งหลายราย, ซึ่งบางกรณีอนุสัญญากรุงวอร์ซอก็บัญญัติไว้ครอบคลุมถึง, แต่บางกรณีก็มิได้บัญญัติไว้. จึงเกิดเป็นปัญหาขึ้นเสมอว่า, บุคคลจำพวกไหนที่จะเป็นผู้ขนส่งที่จะตกเป็นจำเลยในคดีการขนส่งทางอากาศ.



2.1 "ผู้ขนส่ง", ซึ่งเป็นคู่สัญญา (The Contracting Carrier), โดยเหตุที่อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้ให้ความสำคัญของสัญญารับขนมาก, ดังจะเห็นได้จากถ้อยคำที่ปรากฏใน ข้อ 1 (2), ที่ระบุถึงสัญญาที่คู่สัญญาได้ทำไว้ (international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties,...), หรือสัญญารับขน, ที่ปรากฏใน ข้อ 1 (3), 3 (2), 4(2), 11(1), 12(3), 23, 32, และ 33. โดยเหตุนี้, "ผู้ขนส่ง" ในความหมายแรก, จึงหมายถึง, "บุคคลผู้ซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งทางอากาศ, ซึ่งเข้ารับสิทธิ, และหน้าที่ต่าง ๆ, ในการประกอบการขนส่งทางอากาศนั่นเอง."<sup>4</sup> โดยไม่สำคัญว่า, บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญานั้น, จะเป็นผู้ทำการขนส่งเองตามข้อผูกพันหรือไม่ก็ตาม.<sup>5</sup> ข้อสำคัญก็คือ, เป็นที่แน่ชัดว่า, ผู้ทำสัญญานั้น, ตกลงจะทำการขนส่งตามวัน, เวลา, ที่กำหนดไว้, โดยที่ผู้เป็นคู่สัญญาไม่ถูกผูกพันที่จะทำการขนส่งเอง, ซึ่งในบางกรณีก็ปรากฏหลักฐานว่า, คู่สัญญานั้นเป็นผู้ทำการขนส่งเองหรือเป็นผู้ทำการขนส่งเป็นรายแรก.

2.2 "ผู้ขนส่ง", ที่ทำการบินแบบเช่าเหมา (The Charterer), ในการขนส่งทางอากาศนั้น, มีการขนส่งประเภทหนึ่ง, เรียกว่าการบินแบบเช่าเหมา (Charter Flight). ผู้ขนส่งประเภทนี้, ก็คือผู้ที่มิได้เป็นเจ้าของอากาศยานที่ทำการบิน, แต่ทำการเช่าอากาศยาน, และลูกเรือจากบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของอีกต่อหนึ่ง, และผู้เป็นเจ้าของอากาศยานนั้น, จะทำการรับขนคนโดยสารภายใต้สัญญาเช่าเหมาที่ทำขึ้นกับผู้ขนส่งที่ทำการบินแบบเช่าเหมา.

ในการพิจารณาหาผู้ขนส่งทางอากาศในคดีความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, สำหรับการบินเช่าเหมา, ศาลมักจะพิจารณาดังสัญญารับขน

<sup>4</sup>U.S. District Court, Southern District of Florida, 30 June 1955: 4 Avi. 17. 792.

<sup>5</sup>Tribunal, Geneva, Switzerland, Style VS. Braun, 9 December 1958: 1961 RGAE. 49; Tribunal, Frankfurt, Germany (Fed.R.), 7 December 1961-1/14-297/75.

ที่ท่าขึ้นกับคนโดยสารเป็นสำคัญ. แต่สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกา. เนื่องจากใน  
 ขณะที่ได้ประกาศตนเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญานั้น. สหรัฐอเมริกาได้ตั้งข้อสงวนไว้ว่า.  
 อนุสัญญากรุงวอชิงตันนี้. จะไม่ใช่บังคับสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่กระทำ  
 โดยรัฐ. ดังนั้น. ในคดีที่เป็นการขนส่งแบบเช่าเหมา. ศาลในสหรัฐอเมริกา มักจะตัดสิน  
 ไปในแนวที่ว่า. การขนส่งดังกล่าวมิใช่เป็นการขนส่งที่กระทำโดยรัฐ. แต่เป็นการกระทำ  
 เพื่อรัฐ.<sup>6</sup> ในคดีพิพาทระหว่าง Mertens กับ Flying Tiger Line, ซึ่งกรณีเป็น  
 การรับขนคนโดยสารโดยสายการบินพาณิชย์. ที่ทำการขนส่งทหารภายใต้สัญญาเช่าเหมาให้แก่รัฐ  
 รัฐบาลสหรัฐอเมริกา. การออกบัตรโดยสารให้แก่คนโดยสาร. กระทำโดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกา  
 ซึ่งเป็นผู้เช่าเหมา. ผู้ขนส่ง. ซึ่งเป็นเจ้าของอากาศยานถูกตัดสินให้เป็นผู้ต้องรับผิดชอบในการขนส่ง  
 ครั้งนี้. ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญากรุงวอชิงตัน.<sup>7</sup>

แต่ในคดีพิพาทระหว่าง Block กับ Compagnie Nationale Air France,  
 ศาลสหรัฐอเมริกาดำเนินว่า. การขนส่งทางอากาศที่กระทำโดยสมาคม  
 "A Friendly Association", ซึ่งทำการเช่าเครื่องบินของสายการบิน Air France  
 ทำการรับขนผู้โดยสารซึ่งเป็นสมาชิกจาก Atlanta มายัง Paris แล้วกลับ. โดยให้คนโดยสาร  
 ถือบัตรโดยสารซึ่งออกโดยสายการบิน Air France นั้น. สมาคมดังกล่าวจึงมีลักษณะเป็น เสมือน  
 ตัวแทน (Agent), และสายการบิน Air France มีฐานะเป็นคู่สัญญาในการขนส่งดังกล่าว.<sup>8</sup>

<sup>6</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport,  
 p. 272.

<sup>7</sup>U.S. Court of Appeals, Second Circuit, Mertens VS. Flying  
 Tiger Line, 16 February 1965: 9 Avi. 17. 475; U.S. Court of Appeals,  
 Ninth Circuit, Warren VS. Flying Tiger Line, 25 October 1965: 9 Avi.  
 17. 848.

<sup>8</sup>U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit, Block VS. Air France,  
 8 November 1967: 10 Avi 17. 518.

อย่างไรก็ดี, ในคดี Mertens กับ Flying Tiger Line นั้น, ศาลสหรัฐอเมริกาถือว่า, ผู้เป็นเจ้าของอากาศยานซึ่งทำการขนส่ง, ผู้ทำการขนส่งและการควบคุมการดำเนินการขนส่งนั้น, เป็นผู้ขนส่งในความหมายที่ทำให้เกิดความเสียหายในขอบเขตแห่งกฎหมายลักษณะละเมิดของสหรัฐอเมริกาได้แล้ว. ในขณะที่คดีของ Block กับ Compagnie National Air France นั้น, การตีความอนุสัญญากรุงวอร์ซอ<sup>9</sup> นั้น, ได้นำหลักการในกฎหมายฝรั่งเศสมาปรับแก้คดี, ซึ่งถือว่าจะเป็นการตีความอนุสัญญาที่ถูกต้องมากกว่าที่จะนำเอาหลักกฎหมายเรื่องละเมิดของสหรัฐอเมริกาไปปรับแก้คดี. คดีของ Block ดังกล่าวนี, ศาลได้วางหลักเอาไว้ว่า, ข้อสำคัญก็คือในลักษณะความสัมพันธ์ตามสัญญานั้น, ผู้ขนส่งจะต้องตกลงใจที่จะเข้ารับขนคนโดยสารนั้น, และคนโดยสารเองก็ตกลงยินยอมในการที่จะมีผู้ที่เข้าทำการขนส่งนั้นเป็นผู้ขนส่ง. คดีนี้ศาลมองว่าความสัมพันธ์ระหว่างสายการบิน Air France และคนโดยสารนั้น, เป็นการตกลงในเงื่อนไขและความรับผิดชอบตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอแล้ว.<sup>9</sup>

หลักการในคดีพิพาทระหว่าง Block กับ Compagnie National Air France นั้น, ได้รับการยอมรับต่อมาในคดีพิพาทระหว่าง Molitch กับ Irish International Airline. โดยเห็นว่า, ความสัมพันธ์ในระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารจะเป็นตัวชี้ถึงการเป็นคู่สัญญาในคดีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. โดยศาลจะพิจารณาถึงสิ่งที่จะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่จะชี้ถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารเป็นสำคัญ (และแม้ว่าคดีดังกล่าวนี้จะถูกยกฟ้องโดยศาลอุทธรณ์ของสหรัฐอเมริกา, แต่ก็เป็นการยกฟ้องในประเด็นอื่น).<sup>10</sup>

2.3 "ผู้ขนส่ง", หลายสายการบิน (The Carrier in the Case of Interchange of Aircraft or Joint Operation), การขนส่งทางอากาศร่วมกันโดยผู้ขนส่งหลายสายการบินนั้น, ในบางครั้ง, ไม่อาจแยกได้ว่า การขนส่งช่วงใดเป็นของ

<sup>9</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, p. 273.

<sup>10</sup>Molitch V. Irish International Airlines, 11 Avi. 17. 396 (S.D.N.Y. 1970).

ผู้ทำการขนส่งรายใด, เพราะบางกรณี, บางขณะ, การขนส่งเกิดขึ้นพร้อม ๆ กันโดยมิใช่เฉพาะ การขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของอากาศยานเท่านั้น. ดังนั้น, ภายใต้การขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายสาย: การบินผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ออกบัตรโดยสารจะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญา, อันจะเป็นผู้ที่จะต้อง รับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ, และเจ้าของอากาศยาน, หรือผู้ทำการขนส่งที่แท้จริงซึ่งมิใช่เป็น ผู้ขนส่งผู้สัญญา จะมีฐานะเป็นเพียงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งผู้สัญญาเท่านั้น.<sup>11</sup>

2.4 ตัวแทนท่องเที่ยว (Travel Agencies), โดยปกติตัวแทนท่องเที่ยว นี้, จะเป็นผู้จัดการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการเดินทางของคนโดยสารซึ่งเป็นลูกค้า. อาทิเช่น, จัดการเรื่องบัตรโดยสาร, ความสัมพันธ์ของตัวแทนท่องเที่ยวนี้, จะมีสัญญาแยก ระหว่างตัวแทนท่องเที่ยวกับผู้โดยสารเป็นตัวแทน, เช่นสายการบินผู้รับขนส่งหรือโรงแรมที่พัก ฯลฯ, เหล่านี้, ออกต่างหากจากสัญญากับคนโดยสาร.

ในประเทศฝรั่งเศสนั้น, ปัจจุบันแนวโน้มในเรื่องความรับผิดชอบของตัวแทน ท่องเที่ยวขยายออกมามากกว่าที่เคยถือเป็นธรรมเนียมที่เคยปฏิบัติมาแต่เดิม. นั่นคือ, ผู้ที่ เป็นลูกค้ามักจะเข้ามาพบพร้อมกับความคิดที่ต้องการจะเดินทาง, และคำถามที่ว่า จะเดินทาง อย่างไร, และตัวแทนการท่องเที่ยวจะเป็นผู้จัดการให้. สาเหตุนี้เอง, ที่ทำให้สถานะทาง กฎหมายของตัวแทนท่องเที่ยวในสายตาของศาลฝรั่งเศสเปลี่ยนแปลงไป, โดยศาลจะพิจารณา ถึงความสัมพันธ์ของผู้สัญญาเป็นจุดใหญ่, และถือว่าหากกรณีเป็นเรื่องที่ตัวแทนท่องเที่ยวเป็น ผู้จัดการเรื่องต่าง ๆ ให้กับตัวแทนของเขาแล้ว, ศาลฝรั่งเศสถือว่า, สถานะของตัวแทน ท่องเที่ยวนั้นเป็นเสมือน "ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญา" เอง.<sup>12</sup>

ในประเทศอังกฤษ, และประเทศแคนาดา, ไม่ปรากฏว่า "ตัวแทน ท่องเที่ยว" นั้นถูกตัดสินให้มีความรับผิดชอบเสมือนเป็นผู้ขนส่ง, ในการบาดเจ็บ, หรือตาย, ของ

<sup>11</sup>René H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carrier, p. 39.

<sup>12</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, pp. 265-267.

คนโดยสารในการขนส่งทางอากาศ. ทั้งนี้, เนื่องจากการเรียกค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ, หรือตาย, จะถูกพิจารณาภายใต้กฎหมายลักษณะละเมิด. นั่นคือ, ผู้ที่จะตกเป็นจำเลยในคดีการขนส่งทางอากาศ, จะต้องเป็นผู้ซึ่งจงใจ, หรือประมาทเลินเล่อ, เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสารในระหว่างการขนส่ง. ผู้ที่จะตกเป็นจำเลย, และอยู่ในบังคับของอนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้น, ได้แก่ผู้ขนส่งเท่านั้น, แต่ผู้ที่เป็นจำเลย, เช่นบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน, หรือเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยาน, มักจะถูกฟ้องในกรณีประมาทเลินเล่อเท่านั้น, และสำหรับการฟ้องตัวแทนท่องเที่ยว, ผู้ขนส่งจะสามารถฟ้องตัวแทนท่องเที่ยวได้ในกรณีของการผิดสัญญา.<sup>13</sup> หลักการนี้, ได้รับการยอมรับในสหรัฐอเมริกา, โดยถือว่าผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศนั้น, จะได้แก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา, ซึ่งจะมีชื่อปรากฏบนเอกสารในการขนส่งทางอากาศเท่านั้น. ความรับผิดของตัวแทนท่องเที่ยว, จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อตัวแทนท่องเที่ยวดังกล่าวละเว้น, ไม่ระบุชื่อของผู้ขนส่งในเอกสาร.<sup>14</sup> ในคดีระหว่าง Unger กับ Travel Arrangments Inc., ศาลได้วางหลักไว้ว่า, "ความรับผิดของตัวแทนท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นต่อเมื่อคนโดยสารหรือลูกค้ายื่นฟ้องไม่ทราบถึงผู้ที่ตัวแทนท่องเที่ยวทำหน้าที่เป็นตัวแทนให้, อาทิเช่น, บุคคลที่ 3 ที่ตัวแทนท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับ, หรือถึงแม้ว่าคนโดยสาร, หรือลูกค้ายื่นฟ้อง, ได้ทราบ, แต่เป็นการทราบหลังจากที่ได้ทำสัญญาแล้ว."<sup>15</sup>

2.5 ผู้ขนส่งต่อเนื่อง (Sucessive Carrier), การขนส่งต่อเนื่องคือการขนส่งซึ่งไม่อาจแยกจากกันเป็นส่วน ๆ ได้, แม้ว่าจะมีสัญญาแยกออกเป็นคนละส่วนในระหว่างกัน, แต่ในส่วนของผู้บริโภคซึ่งเป็นคนโดยสารนั้น, การขนส่งดังกล่าวถูกมองว่าเป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งรายเดียว.

<sup>13</sup> Ibid., P. 271.

<sup>14</sup> Rene' H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carrier, PP. 39-41.

<sup>15</sup> Unger V. Travel Arrangement Inc, 25 A.D. 2d 40 (N.Y. Sup. Ct. App. Div. 1966).

การบินขนส่งเป็นช่วง, หรือต่อเนื่องนี้, ข้อ 30 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอได้บัญญัติครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งต่อเนื่องไว้ว่า, ถ้าการบินขนส่งระหว่างประเทศประกอบขึ้นโดยผู้ขนส่งหลายรายรับช่วงต่อ ๆ กัน, และผู้ดำเนินการเดินอากาศเหล่านั้น, เป็นสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, คนโดยสารมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งในช่วงที่มีอุบัติเหตุ, หรือความล่าช้าเกิดขึ้น, เท่านั้น. เว้นแต่, ได้มีการตกลงโดยโดยแจ้งชัดว่า, ผู้ขนส่งรายแรกได้รับการระมัดระวังตลอดระยะเวลาทางแล้ว.

ในการรับขนคนโดยสารนั้น, เป็นเรื่องที่ไม่ยากที่จะชี้ว่าความเสียหายที่มาจากอุบัติเหตุ, หรือความล่าช้า, เกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง. แต่ปัญหาในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องนี้, มักจะเป็นปัญหาในส่วนที่ว่าผู้ขนส่งรายแรก, จะเป็นผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดเฉพาะกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงแรก, หรือจะต้องรับผิดตลอดระยะเวลาแห่งการขนส่งนั้น.<sup>16</sup>

เจตนาของอนุสัญญาในการที่จะให้การขนส่งนั้นเป็นการขนส่งรายเดียว, หรือการขนส่งต่อเนื่องนั้น, อาจปรากฏในขณะที่ทำสัญญาหรือภายหลังก็ได้.<sup>17</sup> และการระบุชื่อของผู้ทำการขนส่งในการขนส่งต่อเนื่องนั้น, ไม่จำเป็นต้องกระทำในขณะที่ทำสัญญา, หรือก่อนทำการขนส่ง. ผู้ขนส่งต่อเนื่องจะถูกผูกพันในสัญญาได้, แม้ว่าสิ่งที่ปรากฏในเอกสาร, หรือบัตรโดยสาร, จะเป็นเพียงตารางกำหนดเวลาเดินทาง, และเส้นทางบินเท่านั้น.<sup>18</sup> กล่าวอีกนัยหนึ่ง, ชื่อผู้ขนส่งต่อเนื่องนั้น, สามารถละไว้ได้ (Open Ticket), โดยระบุเฉพาะเส้นทาง

<sup>16</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, P. 258.

<sup>17</sup>U.S. District Court, Southern District of New York, Briscoc VS. Air France, 30 September 1968: 10 Avi. 18. 108.

<sup>18</sup>Queen's Bench Division, Rotterdamsche Bank et al. VS. BOAC. 18 February 1953 LILR 154 and 1953 USAR 163; Court of Appeals Paris, 18 October 1963: 1964 RFDA. 106, and 22 March 1965: 1965 RFDA. 232.

ที่คนโดยสารจะเดินทางให้ครบถ้วนในบัตรโดยสาร.<sup>19</sup> นอกจากนี้, การที่คนโดยสารแวะลงที่จุดแวะพักตามที่ระบุในเส้นทาง, และเดินทางต่อไป, โดยสายการบินซึ่งเป็นผู้ขนส่งรายอื่นที่มีผู้ใช้ที่ทำการขนส่งมาแต่ต้น. ลักษณะการขนส่งแบบนี้, ย่อมถือได้ว่า, เป็นการขนส่งต่อเนื่องแล้ว.<sup>20</sup>

อย่างไรก็ตาม, การขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายราย, ไม่จำเป็นต้องเป็นการขนส่งที่ต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอเสมอไป, หากการขนส่งนั้นเป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งรายที่สอง, และเป็นการขนส่งลำดับรอง, ซึ่งไม่ใช่ส่วนหนึ่งของการตกลงตามสัญญาการบินที่เป็นการขนส่งในลักษณะการขนส่งรายเดียว, แต่มีการเพิ่มหรือขยายขึ้นมา.<sup>21</sup> ในคดีระหว่าง Mohammed กับ Air Canada นั้น, คนโดยสารเดินทางโดยสายการบิน TWA ในเส้นทางไปกลับระหว่าง Paris และ New York, และเดินทางต่อไปยัง Miami ในเส้นทางกลับจาก New York, โดยสายการบิน United Airlines. การขนส่งในช่วงเส้นทางกลับจาก New York ไปยัง Miami ไม่ใช่ผู้ขนส่งต่อเนื่อง. อย่างไรก็ตาม, ถ้าในเส้นทางขากลับนั้น, บัตรโดยสารในเส้นทาง New York ไปยัง Miami นั้นได้ออกไว้ในเวลาเดียวกับบัตรโดยสารอื่นที่ Paris แล้ว, สายการบิน United Airlines จะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งต่อเนื่องตามความหมายในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และมีความรับผิดชอบที่กำหนดในอนุสัญญากรุงวอร์ซอแล้ว. แม้ว่าการขนส่งในช่วง New York ไปยัง Miami จะเป็นการขนส่งในประเทศ, แต่ก็ถือว่าเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามความหมายแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ.

<sup>19</sup>U.S. District Court, District of Southern New York, Briscor VS. Air France 1968.

<sup>20</sup>U.S. District Court, District of Nebraska, Vergara VS. Aeroflot, 6 March 1975: 13 Avi. 17. 866.

<sup>21</sup>U.S. District Court, Southern District of New York, Karfunkel VS. Air France, 4 March 1977: 14 Avi. 17. 674; New York Supreme Court, New York Country, Mohammed VS. Air Canada, 14 April 1973: 12 Avi. 18. 028.

อย่างไรก็ตาม, เนื่องจากอนุสัญญากรุงวอร์ซอ มิได้มีบทบัญญัติ โดยเฉพาะเกี่ยวกับการบินขนส่งระหว่างประเทศ, ซึ่งประกอบโดยบุคคลที่มีใช้สัญญาของการขนส่ง, จึงได้มีการจัดร่างอนุสัญญากว่าตลาฮาราขึ้นมาในปี 1964, อนุสัญญานี้แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภทคือ:

1.) ผู้ขนส่งตามสัญญา (Contracting Carrier), ได้แก่ ผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญากับผู้ใช้บริการรับขนส่งให้, และการขนส่งนั้น, อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ.

2.) ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier), ได้แก่ ผู้ขนส่งอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา, แต่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญาให้ทำการขนส่งแทนทั้งหมดหรือบางส่วน, แต่มิใช่เป็นการบินต่อเนื่องตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ (กล่าวคือ การขนส่งต่อเนื่องนั้น, ผู้ขนส่งทั้งหมดต้องเป็นสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, แต่การขนส่งตามที่กล่าวนี้, ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอาจมิใช่สมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอก็ได้).

ในกรณีเช่นนี้เอง, ที่อนุสัญญากว่าตลาฮารากำหนดให้นำอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารกรุงเฮก, มาใช้บังคับด้วย. ดังนั้น, ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบในการขนส่งนั้นทั้งหมด. แต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบ, เฉพาะการบินขนส่งส่วนที่ตนประกอบการเท่านั้น. และผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องผู้ขนส่งรายใดรายหนึ่ง, หรือสองราย, รวมกัน, หรือแยกกันก็ได้. เมื่อผู้ขนส่งรายใดถูกฟ้อง, ก็มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งอื่นเข้าเป็นจำเลยร่วมได้.

2.6 ลูกจ้าง, หรือผู้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง, ตัวแทน (Servants and Agents), ลูกจ้างหรือผู้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนี้, อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ฉบับต้นร่าง, ซึ่งเป็นภาษาฝรั่งเศส, ใช้คำว่า "préposés", และเมื่อมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษก็ใช้คำว่า "Agent". ต่อมา, ได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955, เป็น "Servants and Agent", ซึ่งหมายถึงลูกจ้างผู้ขนส่ง, หรือผู้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง, และตัวแทน.



แม้ว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอจะมีได้บัญญัติถึงความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีต่อคนโดยสารในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนไว้โดยตรงก็ตาม, แต่อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 20 และข้อ 25, ซึ่งบัญญัติถึงสิทธิของผู้ประกอบการขนส่งว่า, "ไม่จำเป็นต้องรับผิด, หากตน, และตัวแทน, ได้จัดมาตรการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว, หรือเป็นการพันวิสัยที่ตน, หรือตัวแทน, จะจัดมาตรการเช่นนั้น", และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นอันเสียไป, หากความเสียหายเกิดขึ้นจาก: "--- การจงใจปฏิบัติโดยผิด, หรือละเลย, ในส่วนของตัวแทนใด ๆ ของผู้ขนส่ง, ซึ่งปฏิบัติภายในขอบข่ายแห่งงานจ้างของคน".

เราจะพบว่า, ในสัญญารับขนคนโดยสารทางอากาศทุกวันนี้, ก่อนที่จะมีการทำสัญญาขนส่งได้มีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องกับดัวมากมาย, นอกจากตัวผู้ขนส่งตามสัญญา, ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนท่องเที่ยว, ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร, ผู้ขนส่งร่วม, ผู้ขนส่งต่อเนื่อง, รวมทั้ง, ผู้ทำการขนส่งเช่าเหมา, ซึ่งเหล่านี้, ล้วนแล้วแต่มีวิธีการในการจัดการขนส่งให้ในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป. ทั้งนี้, เนื่องมาจากกลไกทางการค้าและการตลาดของผู้ขนส่งทางอากาศ, ซึ่งเป็นสายการบินนั่นเอง. ดังนั้น, การนำเอาคำจำกัดความของผู้ขนส่งในกฎหมายลักษณะรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, คือ "บุคคลผู้รับขนส่งของ, หรือคนโดยสาร, เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน", มาใช้กับผู้ขนส่งทางอากาศ, จึงเป็นปัญหาว่าจะครอบคลุมถึงบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพียงใด, หากเมื่อเทียบกับแนวทางการวางความหมายของผู้ขนส่งทางอากาศของประเทศที่ใช้อนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ซึ่งแม้จะมีได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้, แต่ศาลแห่งประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น, ก็ได้วางหลักเกณฑ์ขยายขอบเขตของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ออกไป, โดยมิได้จำกัดไว้แต่เพียงผู้ที่เป็นผู้ขนส่งตามสัญญาเท่านั้น. ทั้งนี้, ก็เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้สามารถที่จะเลือกห้องบุคคลที่จะต้องรับผิดในความเสียหายเพิ่มขึ้นนั่นเอง.

ประเด็นสำคัญอีกจุดหนึ่งก็คือ, ในกฎหมายลักษณะรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ในเรื่องของการขนส่งนั้น, ได้บัญญัติถึงผู้ขนส่งประเภทที่มีการขนส่งหลายทอด, ซึ่งเรียกว่า "ผู้ขนส่งร่วม" เอาไว้, โดยให้สิทธิผู้ส่งที่จะฟ้องผู้ขนส่งประเภทนี้, โดยอาศัยสัญญาที่มีอยู่ระหว่างตนกับผู้ขนส่ง, ซึ่งบทบัญญัติสำหรับความรับผิดของ "ผู้ขนส่งร่วม" นี้,

จมีอยู่เฉพาะในส่วนที่เป็นการรับขนของเท่านั้น. ในขณะที่อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้บัญญัติ ความรับผิดชอบสำหรับผู้ทำการขนส่งเป็นช่วงต่อกันไปอันเรียกว่า "ผู้ขนส่งต่อเนื่อง" ไว้ด้วย, ไม่ว่าการขนส่งนั้น, จะเป็นการขนส่งของ, หรือคนโดยสาร, ก็ตาม. ปัญหาที่น่าพิจารณาก็คือ, หากในการขนส่งคนโดยสารนั้น, เป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งซึ่งเป็นสายการบินมากกว่าหนึ่งราย สืบต่อกันขึ้นไปแล้ว, ผู้เสียหายจะเลือกฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งซึ่งเป็นสายการบินในกรณีที่มี ความเสียหายเกิดขึ้นได้มากน้อยแค่ไหน, เพียงไร. เกี่ยวกับปัญหาตรงจุดนี้, ผู้เขียนมี ความเห็นว่า, โดยที่สภาพของการขนส่งของ, หรือคนโดยสารนั้น, มีลักษณะแตกต่างกันออกไป. การจะนำเอาบทบัญญัติในเรื่องของการขนส่งของมาใช้ในการขนส่งคนโดยสารนั้น, หากไม่มี กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้นำมาใช้ได้แล้ว, ก็ไม่น่าที่จะนำมาใช้ด้วยกันได้. เพราะหาก กฎหมายมีวัตถุประสงค์ที่จะให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งร่วมมาใช้ในการขนส่งคนโดยสารได้ด้วย แล้ว, ก็น่าที่จะบัญญัติไว้ให้ชัดเจน.

อย่างไรก็ตาม, การที่จะให้ความหมายของ "ผู้ขนส่ง" ในการรับขน คนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขยายความออกไป, ให้คุ้มครองผู้บริโภค เพียงใดนั้น, คงจะต้องรอดูแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาซึ่งเป็นผู้ใช้กฎหมายต่อไป.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปัญหาเกี่ยวกับ เขตอำนาจศาล

1. เขตอำนาจศาล

การที่กฎหมายระหว่างประเทศยอมรับว่า, รัฐมีอำนาจอธิปไตย, หมายความว่า รัฐมีอำนาจสูงสุด (Supremacy) ในดินแดนของตน, และเป็นอิสระ (Independence) จากรัฐอื่น, ทำให้รัฐมีสิทธิที่จะมีอำนาจของการโดยกฎหมาย (the Right of Jurisdiction).<sup>1</sup> อันหมายถึง, การที่รัฐมีอำนาจที่จะออกกฎหมายให้มีผลกระทบต่อสิทธิของประชาชนภายในรัฐ, และเป็นอำนาจที่จะจัดการจับกุมและนำตัวบุคคลมาพิจารณาคดี, เป็นอำนาจที่จะบังคับและลงโทษ เมื่อมีการละเมิดกฎหมาย เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในรัฐ.

ผู้มีหน้าที่, ใช้อำนาจของการโดยกฎหมาย, ในการบัญญัติที่ทำหน้าที่ในสภาเพื่อร่างกฎหมายมาใช้บังคับแก่ประชาชน. อำนาจของการโดยกฎหมายในทางบังคับ, เป็นอำนาจของอธิปไตย, ที่จะบังคับให้เป็นไปตามอำนาจของการโดยกฎหมายในทางบัญญัติ, เพื่อให้อำนาจของการชนิดนี้มีประสิทธิภาพ. เป็นอำนาจที่จะจับกุมบุคคลผู้กระทำความผิด, และเป็นอำนาจรัฐที่จะรับฟังและพิจารณาพิพากษาในคดีที่พิพาท, ตลอดจนเป็นอำนาจที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดด้วย. ผู้ที่ใช้อำนาจประเภทนี้, ได้แก่ฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการ.

ในการที่จะบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย, ฝ่ายบริหารอาจใช้อำนาจประเภทนี้ในทางจับกุม, ฟ้องร้องผู้กระทำความผิด, ตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้, และฝ่ายตุลาการก็มีอำนาจของการโดยกฎหมายในทางบังคับ, ในการพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิด. อำนาจของการของฝ่ายตุลาการนี้เรียกว่า, "อำนาจศาล". ดังนั้น, อำนาจศาลจึงเกิดขึ้นจากอำนาจของการโดยกฎหมายในทางบังคับ (The Jurisdiction to Enforce), และอำนาจ

---

<sup>1</sup> สุมานิต มั่นสุข, "เขตอำนาจศาล," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทสาขานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519), หน้า 11-13.

บงการโดยกฎหมายในทางบัญญัติ (The Jurisdiction to Prescribe), ซึ่งอำนาจทั้งสองชนิดนี้, ก็เกิดขึ้นจากอำนาจบงการโดยกฎหมาย.

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ, อำนาจของรัฐในการที่จะบัญญัติกฎหมาย, และบังคับใช้กฎหมาย, อำนาจศาลเกิดขึ้นจากอำนาจบงการโดยกฎหมาย. ดังนั้น, เขตอำนาจศาลจึงหมายถึง, ขอบเขตที่ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายนั้นเอง. หลักในการที่จะกำหนดเขตอำนาจศาลในแต่ละประเทศนั้น, ก็ยึดถือหลักที่แตกต่างกันตามระบบกฎหมายที่รัฐนั้นใช้อยู่, แต่อย่างไรก็ตาม, การกำหนดเขตอำนาจศาลนั้น, ก็มาจากหลักเขตอำนาจตามกฎหมายระหว่างประเทศ. กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ, จุดเริ่มต้นของเขตอำนาจศาลนั้นมีจุดกำเนิดมาจาก "เขตอำนาจรัฐ", ซึ่งมีอยู่เหนือคดีต่าง ๆ นั้นเอง, และเขตอำนาจรัฐนั้น, เป็นอำนาจของศาลยุติธรรมที่จะบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายแก่คดีที่เกิดขึ้น. อำนาจศาลเป็นเขตอำนาจที่ได้มีการกระทำผิดเกิดขึ้น, หรือเกิดผล, และเป็นเขตอำนาจศาลของรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับคดี. โดยเหตุนี้, เขตอำนาจศาลจึงหมายถึงขอบเขตที่ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายนั้นเอง.

## 2. หลักของเขตอำนาจรัฐที่ใช้ปัจจุบัน

โดยที่เขตอำนาจศาลนั้นถือกำเนิดมาจากเขตอำนาจรัฐ, อันเป็นอำนาจของศาลยุติธรรมที่จะบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย. ดังนั้น, ในการศึกษาวิเคราะห์เรื่องเขตอำนาจศาล, จึงจะต้องพิจารณาศึกษาถึงเขตอำนาจรัฐก่อน.

เขตอำนาจรัฐนั้น, เป็นอำนาจบังคับ (Authority) ใช้กฎหมาย, เป็นสิทธิของรัฐที่จะใช้อำนาจนี้ในการชี้ขาดตัดสินคดีพิพาท. รัฐมีเขตอำนาจศาลเหนือดินแดนซึ่งรัฐนั้นมีอำนาจอธิปไตย, และเหนือบุคคลซึ่งเป็นบุคคลในสัญชาติของตน, เขตอำนาจรัฐมี 5 ประเภท:

2.1 หลักอาณาเขต (Territoriality), หลักอาณาเขตเป็นหลักเบื้องต้นและใช้กันโดยทั่วไป, ทุกชาติมีสิทธิที่จะใช้อำนาจรัฐของตนต่อการกระทำผิดอาญาที่ได้กระทำภายในดินแดนของรัฐนั้น, และมีสิทธิที่จะใช้อำนาจของรัฐต่อการกระทำในทางแพ่งที่ได้กระทำภายในอาณาเขตของรัฐนั้นเช่นกัน. หลักนี้, ใช้ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของ

บุคคลในอาณาเขตของรัฐนั้น, ว่าบุคคลนั้นจะมีสัญชาติของรัฐนั้น, หรือสัญชาติอื่นใดก็ตาม, ขอให้ปรากฏตัวในอาณาเขตของรัฐนั้นก็เพียงพอ.

2.2 หลักสัญชาติ (Nationality), หลักสัญชาตินี้, ใช้โดยทั่วไปเช่นเดียวกับหลักอาณาเขต, หลักนี้ได้รับมาจากโรงเรียนกฎหมายระหว่างประเทศในประเทศอิตาลี, ซึ่งได้เน้นหลักนี้มาก, และเป็นหลักเบื้องต้นที่ใช้เหมือนกับหลักอาณาเขต. หลักสัญชาตินี้, เป็นหลักที่ใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดนอกอาณาเขต, และมีสัญชาติของรัฐ, เปรียบเสมือนกับหลักสำรองจากหลักอาณาเขต.

2.3 หลักคุ้มครอง (Protection), เป็นหลักที่ใช้กว้างเช่นกัน, แต่ก็เป็นหลักที่ใช้น้อยกว่าหลักที่ 1 และหลักที่ 2. หลักนี้, ใช้ในกรณีที่การกระทำผิดเกิดขึ้นนอกอาณาเขตของรัฐ, แต่ผลการกระทำผิดได้กระทบกระเทือนต่อรัฐ.

2.4 หลักสากล (Universality), หลักสากลนี้, เป็นหลักที่ใช้กันน้อยมาก, แต่ก็มีความสำคัญ, ถือเป็นหลักในอันดับส่วนประกอบ. หลักนี้, เกิดจากความคิดที่รัฐต่าง ๆ ได้กำหนดให้ความผิดใด เป็นความผิดที่ทุกรัฐมีอำนาจลงโทษสากล, เช่นความผิดฐานโจรสลัด (Piracy), ความผิดที่เป็นอาชญากรรมสงคราม (War Crimes), และความผิดต่อมนุษย เป็นต้น.

ในคดี United States V. Smith, ศาลได้นำเอาหลักการลงโทษสากลที่ใช้กับความผิดฐานโจรสลัดมาปรับใช้กับคดีนี้โดยกล่าวว่า:

"หลักปฏิบัติโดยทั่วไปของรัฐต่าง ๆ ในการที่จะลงโทษบุคคลทั้งหมด, ไม่ว่าจะ เป็นผู้ที่มีสัญชาติในรัฐนั้น, หรือมีสัญชาติอื่นก็ตาม, ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดไม่เฉพาะแต่กฎหมายภายในรัฐเท่านั้น, แต่เป็นความผิดต่อกฎหมายของรัฐอื่นทั่วไป, ซึ่งทำให้รัฐทั้งหลายมีอำนาจลงโทษได้, แม้ความผิดนั้นจะไม่เกิดขึ้นในรัฐนั้นก็ตาม".

2.5 หลักตัวผู้เสียหาย (Passive Personality), หลักตัวผู้เสียหายนี้, พิจารณาอำนาจศาลจากสัญชาติ, หรือลักษณะแห่งสัญชาติของบุคคล, ซึ่งได้รับความเสียหายจากการกระทำความผิด. หลักนี้, นิยมใช้กันน้อยมาก, เมื่อเปรียบเทียบกับหลักอื่น ๆ 4 ประการที่กล่าวมา, จึงน่าจะถือว่าเป็นหลักอุปกรณเท่านั้น.

หลักเขตอำนาจของรัฐ 5 ประการตามที่กล่าวมา, เป็นการรวบรวมมาจากหลักเขตอำนาจของรัฐต่าง ๆ ในโลกนี้, ซึ่งแต่ละประเทศอาจใช้หลักใดหลักหนึ่ง, และบางประเทศอาจจะใช้สองหลักควบคู่กันไป. หลักของเขตอำนาจรัฐ 5 ประการนี้, เป็นหลักที่ประเทศต่าง ๆ ใช้เพื่อที่จะบังคับต่อการกระทำผิดภายในอาณาเขตและนอกอาณาเขตรัฐนั้น. แต่โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว, รัฐจะใช้อำนาจของรัฐได้ภายในเขตแดนของรัฐเท่านั้น. อย่างไรก็ตามก็มีความผิดบางประการ, ที่รัฐต่าง ๆ มีอำนาจสากลในการลงโทษโดยไม่ต้องคำนึงว่าความผิดนั้นจะเกิดขึ้นภายนอกรัฐ.

ในเรื่องของเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) นั้น, มีถ้อยคำอีก 2 คำคือ, สถานที่สำหรับพิจารณาคดี (Venue), และอำนาจของศาลที่พิจารณาคดี (Competence), ซึ่งมีลักษณะคล้ายกัน. เกี่ยวกับเรื่องนี้, H. Smit ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า<sup>2</sup>, "คำว่า, "เขตอำนาจศาล (Jurisdiction of a Court)" นี้, มีความหมายได้ 2 นัย, กล่าวคือ, ในประการแรก, หมายถึงอำนาจที่รัฐมอบให้แก่ศาล, ให้มีอำนาจในการพิจารณาคดีคดีข้อพิพาท, เป็นอำนาจที่มีอยู่เหนือบุคคลในรัฐ, การที่จะพิจารณาว่าบุคคลและทรัพย์สินต่าง ๆ รวมทั้งเหตุการณ์ทั้งหลายที่เกิดขึ้นจะอยู่ภายใต้อำนาจของศาลนั้น, หรือขึ้นกับระบบของเขตอำนาจศาลในรัฐนั้น ๆ. ในประการที่สอง, "เขตอำนาจศาล (Jurisdiction of a Court)" นั้น, หมายถึงอำนาจของศาลในการที่จะวินิจฉัยชี้ขาดคดีคดีข้อพิพาทนั้น ๆ, ซึ่งในความหมายนี้เขตอำนาจศาลจะถูกเรียกว่า, อำนาจของศาลที่พิจารณาคดี (Competence), ซึ่งจะใกล้เคียงกับคำว่า Competence ของฝรั่งเศส, ซึ่งหมายถึงการที่กฎหมายให้อำนาจแก่ศาลในการที่จะพิจารณาคดีคดี" และอำนาจของศาลที่พิจารณาคดีนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท:

1. อำนาจศาลทั่วไป (General Competence), คือข้อกำหนดอำนาจของศาลโดยทั่วไปว่าศาลมีอำนาจในการตัดสินชี้ขาดคดีประเภทใดบ้าง.

<sup>2</sup>H. Smit, 'The Terms Jurisdiction and Competence in Comparative Law', (1961) 10 Am. J. Comp. L. อ้างไว้ใน Georgette Miller, Liability in International Air Law, p. 288.

2. อำนาจศาลพิเศษ (Specific Competence), คือการกำหนดให้ศาล เฉพาะศาลใดศาลหนึ่งมีอำนาจในการตัดสินชี้ขาดคดีใดคดีหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง, ซึ่งจะหมายรวมถึง การกำหนดไว้ว่า, คดีประเภทใดที่จะต้องขึ้นต่อศาลประเภทนี้, รวมทั้งกำหนดพื้นที่ที่เขตอำนาจของศาลนี้จะครอบคลุมไปถึง.

3. หลักเขตอำนาจศาลไทยในการพิจารณาความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ

เขตอำนาจศาลนี้, ปกติจะถูกนำไปใช้โดยทั่วไปในกฎหมายภายใน, เพื่อที่จะกำหนดหน้าที่ตามกฎหมายของศาลที่แตกต่างกัน. กฎหมายภายในของรัฐจำเป็นต้องวางข้อจำกัดเหนือจำพวกบุคคล, เหตุการณ์, หรือสถานที่ไว้, โดยเฉพาะในเขตอำนาจที่เกี่ยวข้อง. ในส่วนของประเทศไทย, ก็ได้มีการวางเขตอำนาจศาลตามกฎหมายของศาลที่แตกต่างกัน. และในคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศนี้, หลักเรื่องเขตอำนาจศาลคงเป็นไปตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า:

“เว้นแต่จะได้มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น, การยื่นคำฟ้องนั้น, ต้องตกอยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติดังต่อไปนี้:

1.) คำฟ้องเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์, หรือสังหาริมทรัพย์, หรือสิทธิ, หรือประโยชน์ใด ๆ, อันเกี่ยวกับทรัพย์สินเหล่านั้น, ให้เสนอต่อศาลที่ทรัพย์สินเหล่านั้นตั้งอยู่ในเขตศาล, แต่ถ้าโจทก์มีความประสงค์ที่จะยื่นคำฟ้องต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น, เมื่อโจทก์ยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องแสดงให้เห็นว่า, การพิจารณาคดีในศาลนั้น ๆ, จะเป็นการสะดวก, ศาลจะใช้ดุลยพินิจอนุญาตให้โจทก์ยื่นคำฟ้องตามที่ขอนั้นได้.

2.) คำฟ้องอื่น ๆ นอกจากนี้, ให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล, แต่ถ้าโจทก์มีความประสงค์ที่จะยื่นคำฟ้องต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลนั้น, หรือในคดีที่ไม่มีข้อพิพาท, ถ้าโจทก์มีความประสงค์ที่จะยื่นคำฟ้องต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น, เมื่อโจทก์ยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องแสดงให้เห็นว่า, การพิจารณาคดีในศาลนั้น ๆ, จะเป็นการสะดวก, ศาลจะใช้ดุลยพินิจอนุญาตให้โจทก์ยื่นคำฟ้องตามที่ขอนั้นก็ได้.

๑.) ในกรณีที่เกี่ยวข้องด้วยหนี้เหนือบุคคล, ซึ่งมีได้ตกอยู่ในบทบัญญัติแห่งหมวดนี้, ระหว่างเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย, และลูกหนี้ซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทย, หากแต่เข้ามาในประเทศไทยชั่วคราวนั้น, ไม่ว่าจะเกิดมูลคดีในประเทศไทยใด, หรือมูลคดีจะเป็นประการใดก็ตาม, เจ้าหนี้จะยื่นคำฟ้องขอให้บังคับตามสิทธิ เช่นว่านั้นในศาลซึ่งตนมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น, หรือในศาลที่พบตัวลูกหนี้ในเขตศาลนั้น, ก็ได้. แต่ศาลจะดำเนินคดีต่อไปได้, ต่อเมื่อได้ส่งหมายเรียกให้แก่ลูกหนี้ในประเทศไทยแล้ว.

เราจะพบว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 นี้, แยกคดีไว้เป็น 2 ประเภท, คือคดีเกี่ยวกับทรัพย์, หรือสิทธิ, หรือประโยชน์ใด ๆ อันเกี่ยวกับทรัพย์อย่างหนึ่ง, คดีอื่น ๆ, คือไม่เกี่ยวกับทรัพย์ ฯลฯ อีกอย่างหนึ่ง. คดีเกี่ยวกับทรัพย์, หรือสิทธิ, หรือประโยชน์ใด ๆ อันเกี่ยวกับทรัพย์, หมายถึง, คดีที่โจทก์มุ่งหมายจะบังคับเอากับทรัพย์ชิ้นใดโดยเฉพาะเจาะจง, หรือคดีที่จะต้องพิเคราะห์ถึงความเป็นอยู่ของทรัพย์ชิ้นใดโดยเฉพาะ, เช่น ฟ้องขับไล่ผู้บุกรุกออกจากที่ดิน, หรือฟ้องขอให้ผู้ปลูกเรือนรุกล้ำเข้ามาในที่ดินให้รื้อถอนไป, เป็นต้น, เพราะคดีเหล่านี้, ศาลต้องบังคับแก่ทรัพย์เหล่านั้น, หรือต้องพิจารณาถึงความเป็นอยู่ของทรัพย์นั้น, จึงเป็นการสมควรที่จะฟ้องยังศาลที่ทรัพย์นั้นตั้งในเขต. แต่คดีที่มุ่งหมายจะบังคับให้จำเลยกระทำ, หรืองดเว้นการอย่างใดอย่างหนึ่ง, เช่น ฟ้องเรียกเงินกู้, หรือฟ้องขอให้ศาลบังคับให้จำเลยปฏิบัติตามสัญญา, เป็นต้น, ต้องนับว่าเป็นคดีจำพวกไม่เกี่ยวกับทรัพย์.<sup>3</sup>

คดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้, เป็นคดีแห่งในส่วนของสัญญารับขน, อันมิใช่คดีเกี่ยวกับทรัพย์, และเป็นคดีมีข้อพิพาท, ดังนั้น, สิทธิในการนำคดีมาฟ้องถึงจะต้องเป็นไปตาม มาตรา 4 (2), คือโจทก์จะต้องยื่นคำฟ้องต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล (ในเวลายื่นฟ้อง), แต่ถ้าโจทก์ประสงค์จะฟ้องต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลนั้น, โจทก์จะต้องยื่นคำร้องต่อศาลแสดงให้เห็นว่า, การพิจารณาคดีนั้นๆ ในศาล

<sup>3</sup> หลวงจ่ารัฐเนติศาสตร์, วิธีพิจารณาความแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 2 (พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2592). หน้า 78-79.



ที่มูลคดีเกิดจะเป็นการสะดวก, ซึ่งศาลจะได้ใช้ดุลยพินิจดูว่า, สมควรอนุญาตหรือไม่. นั่นคือ, ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีในคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายไทยจะเป็นดังนี้:

- (1) ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา.
- (2) ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น (หากได้รับอนุญาต).

สำหรับศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนานั้น, โดยที่ปกติผู้ขนส่งทางอากาศจะได้แก่สายการบินผู้ทำการขนส่งต่าง ๆ, ซึ่งจะมีฐานะเป็นนิติบุคคล. ดังนั้น, ภูมิลำเนาของจำเลยในคดีนี้จึงจะได้แก่:

- (1) ถิ่นที่สำนักงานแห่งใหญ่ หรือ,
- (2) ที่ตั้งทำการ หรือ,
- (3) ถิ่นที่ได้เลือกเอาเป็นภูมิลำเนาเฉพาะการตามข้อบังคับ หรือ ตราสารจัดตั้ง หรือ,
- (4) สาขาสำนักงาน.

(1) ถิ่นที่สำนักงานแห่งใหญ่ หมายถึง, ถิ่นที่สำนักงานแห่งใหญ่ของนิติบุคคลตั้งอยู่, เพื่อดำเนินการของนิติบุคคลตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง. ท่านศาสตราจารย์ ดร. จี๊ด เศรษฐบุตร ได้ให้ความหมายไว้ว่า, หมายถึง, ถิ่นอันเป็นที่บัญชาการ, หรือจัดการกิจการของนิติบุคคล. และยังได้ให้ความเห็นอีกว่า, ถ้านิติบุคคลมี

---

\* ประมวลกฎหมายแห่งและพาณิชย์ มาตรา 71 บัญญัติว่า "ภูมิลำเนาของนิติบุคคลนั้นได้แก่ ถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือที่ตั้งทำการ หรือถิ่นที่ได้เลือกเอาเป็นภูมิลำเนาเฉพาะการตามข้อบังคับ หรือตราสารจัดตั้ง

อนึ่ง ถิ่นที่มีสาขาสำนักงานจะจัดว่าเป็นภูมิลำเนาในส่วนกิจการอันทำ ณ ที่นั้นด้วยก็ได้".

สำนักงานแห่งใหญ่หลายแห่งด้วยกันแล้ว, ต้องนำหลักภูมิลำเนาของบุคคลธรรมดามาใช้  
บังคับ, กล่าวคือ, ให้ถือเอาภูมิลำเนาแห่งหนึ่งแห่งใดก็ได้.<sup>4</sup>

(2) ถิ่นที่ตั้งทำการ หมายถึง, ถิ่นที่ตั้งของนิติบุคคล, เพื่อดำเนิน  
กิจการตามกฎหมายหรือวัตถุประสงค์ที่ได้ตราไว้ในตราสารจัดขึ้นตั้ง. สำหรับถิ่นที่ตั้งทำการนี้,  
อาจเป็นสำนักงานใหญ่ในกรณีที่นิติบุคคลนั้นมีกิจการสาขาหลายแห่ง, แต่สำหรับนิติบุคคล  
ซึ่งไม่มีสำนักงานสาขา, ถิ่นที่ตั้งทำการนั้นอาจไม่เรียกว่าสำนักงานใหญ่, เช่นกระทรวง,  
ทบวง, กรม, ย่อมมีภูมิลำเนา ณ ถิ่นที่ตั้งทำการ เป็นต้น..

(3) ถิ่นที่ได้เลือกเอาเป็นภูมิลำเนาเฉพาะการตามข้อบังคับ  
หรือตราสารจัดตั้ง หมายความว่า, ภูมิลำเนาพิเศษซึ่งเกิดขึ้นจากข้อตกลงของคู่กรณี,  
เช่นเดียวกับภูมิลำเนาเฉพาะการของบุคคลธรรมดา. ความจริงแล้ว, ภูมิลำเนาเฉพาะการ  
ตามที่บัญญัติในประมวลกฎหมายแห่งและพหามิซย์ มาตรา 49\* นั้น, ย่อมเป็นประโยชน์สำหรับ  
นิติบุคคลอย่างมาก, เพราะการดำเนินธุรกิจ, หรือกิจการต่าง ๆ นั้น, มักกระทำในรูปนิติบุคคล  
เป็นส่วนใหญ่, เช่นบริษัท, ห้างร้านต่าง ๆ ภูมิลำเนาเฉพาะการ, ย่อมนับว่าเป็นสิ่งจำเป็น,  
และเป็นประโยชน์ในด้านความสะดวกระหว่างคู่กรณีต่อการติดต่อและฟ้องร้องบังคับคดี  
เมื่อมีข้อพิพาทกัน. แต่อย่างไรก็ตาม, ภูมิลำเนาเฉพาะการของนิติบุคคลต้องอยู่ในความหมาย  
ที่ว่า, คู่กรณีได้เลือกขึ้นมาเพื่อกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ, ซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญาเท่านั้น  
ถ้าเป็นการดำเนินการนอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในสัญญาก็ไม่อาจใช้ภูมิลำเนาเฉพาะการได้,  
ต้องกลับไปใช้ภูมิลำเนาธรรมดา.

(4) สาขาส่งงาน หมายถึง, ถิ่นที่ตั้งซึ่งนิติบุคคลได้ใช้เป็น  
ภูมิลำเนาเพื่อกิจการบางอย่างโดยเฉพาะของนิติบุคคลนอกเหนือไปจากสำนักงานใหญ่.

<sup>4</sup> จิต เศรษฐบุตร, กฎหมายแห่งและพหามิซย์ว่าด้วยบุคคล, (พระนคร:  
โรงพิมพ์ไทยพาณิชย์การ ถนนสีลม, 2483), หน้า 228.

\* ประมวลกฎหมายแห่งและพหามิซย์ มาตรา 49 บัญญัติว่า, "ถ้าได้เลือกเอาถิ่นใด  
เป็นภูมิลำเนาแต่เฉพาะการเพื่อจะทำการอันใดอันหนึ่ง ท่านให้ถือว่าถิ่นนั้น เป็นภูมิลำเนา  
การอันนั้น".

สาขาสำนักงานของนิติบุคคลนี้, มักจะเกิดจากการที่นิติบุคคลได้แผ่ขยายงานของตนให้กว้างขวางออกไป, เช่นธนาคารต่าง ๆ, หรืออาจเกิดจากความจำเป็นเพื่อการใดการหนึ่ง, เช่นบริษัท ก. มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เชียงใหม่ดำเนินกิจการค้าขายสินค้าพื้นเมือง, แต่ในการติดต่อส่งสินค้าไปต่างประเทศต้องตั้งสำนักงานสาขาขึ้นที่กรุงเทพฯ, เพื่อการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ, เช่นนี้, ย่อมถือได้ว่ากรุงเทพฯ เป็นภูมิลำเนาของสำนักงานสาขาของบริษัทก..

สำหรับนิติบุคคลในต่างประเทศที่มาตั้งสำนักงานสาขาในประเทศไทยนั้น, คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1535/2520 ตัดสินว่า, นิติบุคคลต่างประเทศมีสาขาในประเทศไทย, ถือว่าเป็นนิติบุคคลเดียวกัน, ดอกเบี้ยเงินกู้ที่โจทก์ได้รับจากประเทศไทย, ถือว่าเป็นเงินได้ที่ต้องเสียภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 70 ทวิ, แต่การประเมินกำไรสุทธิตามประมวลรัษฎากร มาตรา 71 วรรค 2 มิได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานประเมินโดยเทียบกับกำไรสุทธิของสาขาในประเทศไทย, เมื่อส่งดอกเบี้ย 4 ปีออกไปเมื่อใด, ก็เก็บภาษีตามกฎหมายที่บังคับในขณะนั้นตาม มาตรา 70 ทวิ, มิใช่การเก็บภาษีย้อนหลังสาขาในประเทศไทย, ต้องปิดอากรแสตมป์ในใบรับเงินดอกเบี้ยในประเทศไทย, รวมทั้งเงินเพิ่ม 6 เท่าตามมาตรา 105, 114, ไม่ต้องด้วยมาตรา 111, และบัญชีอัตราอากรแสตมป์ข้อ 28 ย., ซึ่งเป็นเรื่องทำตราสารในต่างประเทศ.

แต่ในกรณีที่นิติบุคคลนั้น, ไม่มีสำนักงานสาขาในประเทศไทย ศาลฎีกาได้ตัดสินเป็นแนวบรรทัดฐานไว้ดังนี้:

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 807/2517, บริษัทจำเลยที่ 1 จดทะเบียนและตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ต่างประเทศ, ไม่มีสำนักงานสาขาในประเทศไทย, แม้บริษัทจำเลยที่ 1 จะมอบให้บริษัทจำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนในประเทศไทย, ก็ยังถือไม่ได้ว่าบริษัทจำเลยที่ 1 มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยอันจะทำให้โจทก์ฟ้องบริษัทจำเลยที่ 1 ได้.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 614/2520, นิติบุคคลจดทะเบียนในต่างประเทศ, ตั้งตัวแทนในประเทศไทย, ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร, หนีภาษีอากรเป็นหนี้เหมือนบุคคล, ฟ้องศาลไทยได้ต่อเมื่อลูกหนี้เข้ามาประเทศไทย.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1511/2520, บุคคลธรรมดาและนิติบุคคลมิได้อยู่และไม่มีสาขาในประเทศไทย, มีแต่ตัวแทนในประเทศไทย, ไม่เป็นการมีภูมิลำเนา หรือเลือกภูมิลำเนาสำหรับกิจการในประเทศไทย, ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีละเมิดต่อศาลในประเทศไทยไม่ได้.

อย่างไรก็ตาม, การฟ้องคดีตามเขตอำนาจศาลข้างต้นที่ระบุไว้, เป็นการฟ้องคดีในกรณีที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย, แต่หากกรณีเป็นเรื่องที่ว่า, จำเลยมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยแล้ว, การดำเนินคดีจะต้องเป็นไปภายใต้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (3), กล่าวคือ, หากลูกหนี้เข้ามาในประเทศไทยชั่วคราว, เจ้าหนี้จะยื่นฟ้องต่อศาลซึ่งคนมีภูมิลำเนาอยู่ในเขต, หรือต่อศาลที่พบตัวลูกหนี้ในเขตก็ได้, ไม่ว่ามูลคดีนั้นจะเกิดในประเทศไทย, และมูลคดีเป็นประการใดก็ตาม, ฟ้องได้ทั้งสิ้น. แต่ศาลจะดำเนินคดีต่อไปได้, เมื่อได้ส่งหมายให้แก่ลูกหนี้ในประเทศไทยแล้ว.

ตามธรรมดา เมื่อคนอยู่ในประเทศหนึ่งมีมูลคดีกระทบกับคนที่อยู่อีกประเทศหนึ่ง, การที่จะชี้ว่าจะฟ้องร้องกันได้ที่ศาลใดนั้น, ย่อมต้องวินิจฉัยตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ. เมื่อลูกหนี้ซึ่งอยู่ต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย, ลูกหนี้นั้นก็ตกอยู่ภายใต้อำนาจของศาลไทยชั่วคราว, เพราะไม่ว่าจะเป็นคนชาติไทยที่มีภูมิลำเนาที่ใด, หากเข้ามาในประเทศไทย, ตลอดเวลาที่อยู่ในประเทศไทย, ต้องนับว่าอยู่ภายใต้อำนาจศาลไทยตลอดเวลานั้น. เมื่อเป็นเช่นนี้, ก็สมควรที่จะให้เจ้าหนี้มีอำนาจฟ้องได้. และโดยเหตุที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย, จึงให้เจ้าหนี้เลือกฟ้องยังศาลที่คนมีภูมิลำเนาอยู่ในเขต, หรือศาลที่พบลูกหนี้ในเขตก็ได้, แล้วแต่เจ้าหนี้จะเลือก; โดยไม่ต้องมีการขออนุญาตฟ้อง. อย่างไรก็ตาม, ศาลจะดำเนินคดีต่อไปได้ก็ต่อเมื่อส่งหมายให้แก่ลูกหนี้ในประเทศไทยแล้ว. ถ้าหากลูกหนี้ได้กลับไปนอกประเทศไทยก่อนได้รับหมายของศาล, ลูกหนี้ก็ได้ออกจากอำนาจศาลไปแล้ว, ศาลไม่มีอำนาจบังคับต่อไป, จึงไม่สมควรจะให้ศาลดำเนินคดีสำหรับผู้นั้น.<sup>5</sup>

การฟ้องคดีในกรณีข้างต้นนี้, เป็นข้อบัญญัติที่อนุญาตเฉพาะแต่เมื่อเจ้าหนี้มีภูมิลำเนาในประเทศไทย, และลูกหนี้อยู่นอกประเทศไทย, แต่ถ้าเจ้าหนี้เป็นคนมี

<sup>5</sup> หลวงจ่ารัฐเนติศาสตร์, วิธีพิจารณาความแพ่ง, หน้า 82.

ภูมิภาคต่างประเทศ. ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในประเทศไทย. เจ้าหนี้อาจมาฟ้องในประเทศไทย. แต่จะยื่นฟ้องต่อศาลใดนั้น เป็นไปตามอย่างธรรมดา.

ปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นในส่วนของวิธีสบัญญัติ (Procedural Law) นี้. ได้แก่ปัญหาในกรณีที่ผู้ขนส่งทางอากาศนั้นไม่มีสาขาในประเทศไทย. ไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย. การส่งหมายเรียกให้ในประเทศไทยก็เป็นไปได้ยาก. และเมื่อไม่สามารถส่งหมายเรียกดังกล่าวให้ได้. ศาลก็ต้องมีคำสั่งจำหน่ายคดี. จะดำเนินคดีต่อไปไม่ได้. ทำให้ผู้โดยสารซึ่งเป็นคนไทยต้องไปยื่นฟ้อง ณ ศาลของประเทศที่ผู้ขนส่งทางอากาศมีภูมิลำเนา. ซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยาก. และเสียค่าใช้จ่ายมาก.

#### 4. หลักเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929

ข้อ 28 (1) แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. ซึ่งใช้บังคับในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ. บัญญัติว่า. "การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหาย. ต้องกระทำในราชอาณาจักร อัครภาคีผู้ทำสัญญานี้ภาคีหนึ่ง. จะเป็นศาลที่มีอำนาจที่ผู้ขนส่งมีถิ่นอยู่ปกติ. หรือมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่. หรือมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน. หรือในศาลที่มีอำนาจ ณ ถิ่นที่ปลายทางแล้วแต่ใจทักจะเลือกเอา". จากข้อ 28 (1) นี้. เราจะพบว่าศาลซึ่งมีอำนาจพิจารณาคดีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ดังนี้:

1. ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ (Court having Jurisdiction where the carrier is ordinarily).
2. ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ (Princial place of business).
3. ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน (an establishment by which the contract has been made). หรือ
4. ศาลที่มีอำนาจ ณ ถิ่นที่ปลายทาง (Court having jurisdiction at the place of destination).

นอกจากนี้. ข้อ 28 (2). ยังระบุว่า. "ปัญหากระบวนพิจารณาให้อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี"

การที่ข้อ 28 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอได้กำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลไว้ดังนี้, ก็เนื่องจากต้องการตัดปัญหาความยุ่งยากที่จะเกิดขึ้นแก่ตัวผู้เสียหายในการที่จะต้องไปฟ้องคดียังถิ่นที่ไกลออกไปจากถิ่นที่อยู่ตามปกติของตน, จึงได้บัญญัติหลักเกณฑ์ขึ้นมา, เพื่อยกเว้นหลักในการที่จะต้องฟ้องคดี ณ สถานที่เกิดเหตุออกไป.<sup>6</sup>

อย่างไรก็ตาม, ในส่วนของ ข้อ 28 (2) นี้ได้มีความเห็นแตกออกเป็น 2 แนว, กล่าวคือ, ในประเทศสหรัฐอเมริกา, ศาลสหรัฐอเมริกามีความเห็นว่, "ปัญหาในการดำเนินกระบวนการพิจารณาทุกเรื่อง, นอกจากในเรื่องเขตอำนาจศาลนี้, ต้องใช้กฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ"<sup>7</sup>. ในขณะที่ศาลแห่งประเทศฝรั่งเศสเห็นว่, "การดำเนินกระบวนการพิจารณาให้เป็นไปตามกฎหมายภายใน".<sup>8</sup>

สำหรับข้อ 28 (1) นั้น, เนื่องจากตัวอนุสัญญาซึ่งเป็นต้นฉบับที่เป็นภาษาฝรั่งเศส, ได้มีการแปลออกไปใช้ในสหราชอาณาจักรอย่างหนึ่ง, และใช้ในสหรัฐอเมริกาอีกอย่างหนึ่ง, ซึ่งในบางครั้งก่อให้เกิดปัญหาความแตกต่างในการเลือกใช้ซึ่งมักจะขึ้นอยู่กับระบบของกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ด้วย.

---

<sup>6</sup>"IIème Conference Internationale, p. 78. The translation is taken from G.N. Calkins, "The Cause of Action Under the Warsaw Convention", (1959) 26 J. Air & Com. 217 at p. 222 อ้างไว้ใน Georgett Miller, Liability in International Air Transport, p. 285.

<sup>7</sup>Smith V. Canadian Pacific Airways Ltd., 12 Avi. 17, 143 (2d Cir. 1971), at p. 17, 144.

<sup>8</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, p. 285.

ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในคดีของ Smith กับ Canadian Pacific Airways Ltd., ศาลอุทธรณ์แห่งสหรัฐอเมริกาตัดสินว่า ข้อ 28 (1) แห่งอนุสัญญาออร์ซอนั้น, มีเขตอำนาจศาลอยู่ 2 ระดับ. ในขั้นแรกนั้น, คือเขตอำนาจศาลตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ, และในอีกระดับหนึ่งนั้น, คือเขตอำนาจศาลโดยเฉพาะแห่งสหรัฐอเมริกา ในการตัดสินคดีตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอตามระบบแห่งกฎหมายภายใน. นั่นคือ, ในการที่จะมาวินิจฉัยว่าศาลภายในของสหรัฐอเมริกาศาลใดจะเป็นผู้มีอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดตัดสินคดีนั้น, อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1) จะเข้ามามีบทบาทอยู่ในฐานะอำนาจศาลทั่วไป (General Competence), และกฎหมายภายในจะเข้ามาเป็นตัวชี้ว่าจะฟ้องต่อศาลใด. จะอย่างไรก็ตาม, ศาลในคดีนี้ได้วางหลักของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1) ว่าเป็นเขตอำนาจศาลตามความตกลงระหว่างประเทศเท่านั้น. โดยไม่ได้ให้ความสำคัญกับกฎหมายภายในประเทศแต่อย่างใด. อันส่งผลให้ศาลแห่งสหรัฐอเมริกามีอำนาจในการปฏิเสธที่จะรับพิจารณาคดีที่ตนเห็นว่าไม่เกี่ยวข้องได้. ซึ่งทฤษฎีนี้ตรงกันข้ามกับแนวทางในประเทศฝรั่งเศส, และได้รับการโต้แย้งอย่างมากในประเทศสหรัฐอเมริกา.

ต่อมา, ในคดีของ Mertens กับ Flying Tiger Line, Inc.,<sup>9</sup> ตัดสินว่า, หน่วยพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ, คือชาติกับรัฐ, อันเป็นการยุติธรรมที่จะคิดว่า ข้อ 28 (1) ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยมุ่งเฉพาะรัฐ, และไม่ประสงค์ที่จะครอบคลุมไปถึงการกำหนดเขตอำนาจศาลภายในแต่ละรัฐแต่อย่างใด. สิ่งที่สำคัญ, คือศาลของประเทศนั้นจะต้องเป็นประเทศที่เป็นภาคีสัญญา, และการตีความเช่นนี้, ที่สุดก็ได้รับการยอมรับว่าเป็นการตัดสินแห่งชาติ (Nationwide Interpretation).

ประเทศฝรั่งเศส

ในประเทศฝรั่งเศส, ศาลแห่งประเทศฝรั่งเศสนั้นมองว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1) นั้น, กำหนดเขตอำนาจศาลไว้ในลักษณะอำนาจศาลทั่วไป, โดยถือว่า ศาลตาม

---

<sup>9</sup>Mertens V. Flying Tiger Line, Inc., 9 Avi. 17, 475 (2d Cir, 1965).

ข้อ 28 (1) แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้น, เป็นตัวกำหนดเขตอำนาจของศาลในอาณาเขตแห่งรัฐนั้น ๆ.

4.1 ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ (the court having jurisdiction where the carrier is ordinarily).

ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกตินี้, มาจากคำว่า "Ordinary Residence" ในตัวบทภาษาอังกฤษ ในขณะที่สหรัฐอเมริกาใช้คำว่า "Domicile" ในประเทศสหรัฐอเมริกา, ซึ่งทั้งสองแปลมาจากตัวบทในภาษาฝรั่งเศสว่า "Domicile". อย่างไรก็ตาม, เรื่องนี้, เป็นเพียงประเด็นที่หยิบยกขึ้นมาในอนุสัญญากรุงวอร์ซอเท่านั้น, แต่ยังไม่มีความพิพาทในเรื่องนี้เกิดขึ้น, โดยเห็นว่า, เขตอำนาจศาลสำหรับกรณีของผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกตินี้, มักเป็นกรณีสำหรับการขนส่งทางอากาศที่เป็นลักษณะส่วนตัวมากกว่าการขนส่งทางอากาศที่เป็นบริษัทใหญ่ ๆ ที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ.

ในต้นร่างของอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่จัดโดย CITEJA นั้น, มิได้มีประเด็นกล่าวถึงภูมิลำเนาของผู้ส่ง (Domicile) ไว้. คงปรากฏแต่ในการประชุมที่กรุงวอร์ซอมีคณะผู้แทนกลุ่มหนึ่งให้ความเห็นทิ้งเอาไว่ว่า, "สถานที่หลักที่เป็นถิ่นที่ประกอบธุรกิจที่กำหนดไว้ในต้นร่างนั้น, เป็นหลักเกี่ยวข้องกับบริษัท, ดังนั้น, จึงเป็นการจำเป็นที่จะต้องกำหนดภูมิลำเนาสำหรับการขนส่งที่เป็นการขนส่งโดยส่วนตัว (Individuals)".\*

เป็นที่น่าสังเกตสำหรับข้อแตกต่างของภาษาที่ใช้ว่า, ในกฎหมายของฝรั่งเศสภูมิลำเนาของบุคคลนั้น, คือสถานที่ที่เขามีถิ่นที่อยู่เป็นหลักใหญ่, ซึ่งในตัวบทที่แปลเป็นภาษาอังกฤษที่ใช้คำว่า "ถิ่นที่อยู่ตามปกติ" นั้น, มีความหมายที่ค่อนข้างจะใกล้เคียงกว่า

---

\* แนวความเห็นดังกล่าวนี้, ได้ถูกนำมาใช้ในคดี Dunning กับ Pan American World Airways, Inc., 4 Avi. 17, 394 (D.D.C. 1954) โดยจำเลยได้โต้แย้งว่า, คำว่า, "ถิ่นที่อยู่ตามปกติ" (Domicile of Carrier) ตามข้อ 28 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้น, ใช้ในกรณีที่ผู้ขนส่งทางอากาศมิได้มีฐานะเป็นบริษัท.



ในขณะที่สหรัฐอเมริกาใช้คำว่า "ภูมิลำเนา", ซึ่งในความหมายของกฎหมายคอมมอนลอร์แล้ว, การตีความคำนี้ค่อนข้างจะแคบกว่าในความหมายของกฎหมายฝรั่งเศส. เนื่องจากคำว่า "ภูมิลำเนา", ในความหมายของคอมมอนลอร์นั้น, หมายถึง, "สถานที่ที่บุคคลประสงค์ปักหลักแน่นนอนมีถิ่นที่อยู่ถาวร, และไม่ว่าเขาจะอยู่ที่นั่นหรือไม่ก็ตาม, เขาก็มีเจตนาที่จะกลับมาอยู่ที่นั่น, บุคคลจะเปลี่ยนที่อยู่ก็ครั้งก็ได้ในชีวิต, แต่จะมีภูมิลำเนาอยู่เพียงที่เดียว".

ข้อแตกต่างที่ต้องนำมาพิจารณาก็คือ, หากแนวความคิดในเรื่อง ภูมิลำเนานั้นจะนำมาใช้กับกรณีของบริษัทนั้นในประเทศอังกฤษ, และอเมริกา, ภูมิลำเนาของบริษัทจะหมายถึงสถานที่ที่มีการรวมตัวก่อตั้งบริษัทนั้น ๆ ขึ้นมา, ในขณะที่หากเป็นในประเทศฝรั่งเศสแล้ว, ภูมิลำเนาของบริษัทจะเป็นไปตามสถานที่ที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงตามกฎหมายของฝรั่งเศส.<sup>10</sup>

ข้อแตกต่างของแนวความคิดของกฎหมายในระบบคอมมอนลอร์, และกฎหมายฝรั่งเศสข้างต้นนี้, ไม่ก่อให้เกิดปัญหาใหญ่ในการตีความอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 แต่อย่างใด. ทั้งนี้, เนื่องมาจากเหตุผลที่ว่า, ไม่ว่าลักษณะของคำว่า "ภูมิลำเนา" จะมีความหมายในตัวเองเช่นไรก็ตาม, ก็ปรากฏแนวโน้มว่า, ในบางกรณีเราได้ยอมรับกันว่าภูมิลำเนานั้นอาจมีมากกว่าหนึ่งก็ได้, เช่นในสหรัฐอเมริกา, การที่สายการบินผู้ขนส่งทำการจะทะเบียนในสถานที่แห่งหนึ่ง, หรือ ปรากฏว่าได้ประกอบกิจการในอีกประเทศหนึ่ง, ก็อาจถือว่ามีภูมิลำเนาในประเทศนั้นได้ด้วย. อย่างไรก็ตาม, ในหลักการแล้วเรายังถือว่า ภูมิลำเนานั้นมีได้เพียงที่เดียว, และแนวความคิดที่ว่าภูมิลำเนาอาจมีได้หลายที่นั้น, เป็นที่เชื่อนั่นว่าคงจะไม่ได้รับการยอมรับกันในช่วงเวลาอันใกล้นี้แน่.<sup>11</sup>

4.2 ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ (The Carrier's Principal place of business).

<sup>10</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, pp. 300-301.

<sup>11</sup>Ibid., p. 301.

ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอนี้. ใน ประเทศฝรั่งเศสจะหมายถึงสถานที่ตามสภาพแห่งความเป็นจริงในแต่ละกรณี ๆ ไป. โดยศาลของประเทศฝรั่งเศสจะพิจารณาถึงความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของ ธุรกิจแห่งนั้น เป็นสำคัญ. ดังนั้น, ถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ตามกฎหมายของฝรั่งเศสนั้น, จะถูก กำหนดไว้เพียงที่หนึ่งที่ใดเท่านั้น. แต่ในประเทศกลุ่มคอมมอนลอร์, การกำหนดถิ่นที่ธุรกิจ แห่งใหญ่, จะปฏิบัติตามกฎหมายภายในที่ใช้ในประเทศนั้น ๆ, ซึ่งสถานที่ที่เป็นถิ่นธุรกิจแห่ง ใหญ่มักจะเป็นสถานที่ตั้งของหน่วยงานสำคัญ ๆ, ซึ่งเป็นงานหลักของการขนส่งตั้งอยู่.

อย่างไรก็ตาม, การที่จะชี้ลงไปว่าที่ใดเป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีถิ่นธุรกิจ แห่งใหญ่, อันจะทำให้การดำเนินคดีอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลนั้น, มักจะมีการชี้ขาด โดยศาลที่น่าคดีขึ้นฟ้องร้องเป็นสำคัญ, ซึ่งในการที่จะวินิจฉัยชี้ขาดได้นั้น, จะต้องขึ้นกับว่า คดีนั้นได้ถูกนำมาฟ้องร้องในศาลทั่วไป (General Competence), หรือในอำนาจศาลพิเศษ (Specific Competence).

ในหลักเขตอำนาจศาลทั่วไป, คุณสมบัติของเขตอำนาจศาลใน ประเทศที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่นั้น, ไม่น้อยจะเป็นปัญหา, เพราะผู้ขนส่งทางอากาศ ส่วนใหญ่มักจะมีความผูกพันใกล้ชิดกับประเทศดังกล่าว, เช่นสายการบิน British Airways, Qantas Airways, Air Canada, Pan American หรือ Air France, ก็จะมีถิ่นธุรกิจแห่งใหญ่อยู่ในประเทศอังกฤษ, ออสเตรเลีย, แคนาดา, สหรัฐอเมริกา และฝรั่งเศส ตามลำดับ. ทั้งนี้, ก็เป็นไปตามที่บัญญัติในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1) ซึ่งหากกรณีเป็นตามนี้, ถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งจะตั้งอยู่เพียงที่เดียวเท่านั้น,<sup>12</sup> และ หลักดังกล่าวนี้, ได้รับการยอมรับในประเทศฝรั่งเศส.

ในหลักเขตอำนาจศาลพิเศษ, เป็นการกำหนดหลักคุณสมบัติของเขต อำนาจศาลซึ่งมีอยู่ ณ ศาลที่ประเทศที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่, ตามแนวทางที่ศาลแห่ง

<sup>12</sup> คำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกา, คดีระหว่าง Eck. กับ United Abrab; Inc. 9 Avi. 18, 146 (2d Cir. 1966).

สหรัฐอเมริกาแสดงออก, โดยพยายามที่จะกำหนดให้ขอบเขตของอำนาจศาลตามอนุสัญญานั้น, จำกัดอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลที่ใช้ทั่วไป. ในคดีระหว่าง Winsor Admr. กับ United Air Lines, Inc.,<sup>13</sup> ถิ่นที่เป็นที่ประกอบธุรกิจของสายการบินผู้ขนส่งตั้งอยู่ใน Chicago, Illinois โดยมีที่ทำงานใหญ่ตั้งอยู่ใน Denver หรือ Colorado และมีถิ่นที่ทำการสำรองเที่ยวบินอยู่ที่ New York. โจทก์ได้ยื่นฟ้องคดีนี้ในเมือง New York, จำเลยได้ให้การต่อสู้ในข้อหนึ่งว่า, ถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ของตนนั้นมิได้ตั้งอยู่ที่ New York, ศาลปฏิเสธข้อต่อสู้ดังกล่าว, โดยอ้างว่า: "--- ศาลไม่เห็นความแตกต่างในการพิจารณา ระหว่างสถานที่ทำงานที่ New York หรือ Chicago".

เห็นได้ชัดว่า, ศาลเห็นว่า, ศาลใน Chicago ก็มีอำนาจที่จะพิจารณาคดีดังกล่าว, หากคดีนั้นได้ยื่นฟ้องในศาลแห่ง Chicago. ทั้งนี้, เนื่องจากบทบัญญัติได้บัญญัติให้ฟ้องต่อศาล "ที่ผู้ขนส่งมีถิ่นธุรกิจแห่งใหญ่", ซึ่งเป็นไปได้ว่าศาลทั้งสองจะมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีเดียว, อันหมายถึงว่า "ถิ่นที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่" นั้น, อาจมีมากกว่าหนึ่งที่ได้มันเอง.

จากคดี Winsor นี้, เราจะพบว่า, ศาลได้ขยายเขตอำนาจของตนในส่วน "ถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่" ออกไป, เพื่อให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีได้มากขึ้น. การปฏิเสธของศาลที่จะพิจารณาข้อเท็จจริงเพื่อให้ทราบแน่ชัดลงไปว่า "ถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่" นั้นตั้งอยู่ที่ใดนั้น, เป็นเรื่องที่จะเข้าใจได้ง่ายขึ้น, หากเราจะระลึกได้ว่าในสหรัฐอเมริกาศาลแห่งรัฐบาลกลางย่อมจะมีเขตอำนาจครอบคลุมไปทั่วเช่นเดียวกับรัฐบาลกลางเช่นกัน.<sup>14</sup>

ในประเทศฝรั่งเศส, เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับเรื่องของถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่นั้น, มิได้เปิดกว้างเท่าในสหรัฐอเมริกา, และข้อ 28

<sup>13</sup>Winsor Admr. V. United Air Lines, Inc. 5 Avi. 17, 509 (E.D.N.Y. 1957).

<sup>14</sup>Georgette Miller, Liability in International Air Transport, p. 301.

แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอเองก็ถูกมองว่า, ได้มีการกำหนดเขตอำนาจศาลไว้โดยเฉพาะ  
แล้วที่จะตัดสินคดีที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. และเมื่อใดก็ตามที่สถานที่  
ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่, เป็นเรื่องที่มีปัญหาจะต้องชี้ขาด, ศาลที่มีอำนาจในการที่จะตัดสิน  
ชี้ขาดจะเป็นศาล ณ "สถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่", ซึ่งจะมียู่เพียงที่เดียวเท่านั้น.

ผลของการตัดสินคดี Winsor นี้, ตัดสินก่อนที่จะมีการตีความแห่งชาติ\*  
(Nationwide Interpretation) ของข้อ 28 ไว้เป็นหลักบังคับใช้ในสหรัฐอเมริกา  
ปัจจุบัน. ดังนั้น, หากคดีดังกล่าวเกิดขึ้นในปัจจุบัน, ศาลเพียงแต่จะพิจารณาให้แน่ใจว่า  
"ถิ่นที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่" นั้น, ตั้งอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาหรือไม่เท่านั้น, ส่วนที่ว่า  
จะต้องฟ้องยังศาลใดแน่นอนนั้น, ถูกจำกัดออกไปโดยกฎหมายท้องถิ่น. ซึ่งแนวทางนี้และ  
แนวทางที่วางไว้ในประเทศฝรั่งเศส, ก็มีอิทธิพลมาจากการตัดสินในคดี Winsor ที่ผ่านมานั้นเอง.

4.3 ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน (an establishment by  
which the contract has been made).

เขตอำนาจศาลตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 ลำดับที่ 3 นั้น,  
หมายถึงศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน, อันมาจากถ้อยคำในตัวบทต้นร่างภาษาฝรั่งเศส  
ว่า, "etabishment", ซึ่งปรากฏในพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศของประเทศอังกฤษว่า  
"Establishment", แต่ในคำแปลอย่างไม่เป็นทางการโดยสหรัฐอเมริกานั้น, กลับใช้คำว่า  
"Place of Business".

\* การตีความแห่งชาติ (Nationwide Interpretation), ตามข้อ 28  
หมายถึงกรณีที่ดินที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา, ถิ่นที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่, ถิ่นที่ผู้ขนส่งมีสถานที่  
ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน, หรือถิ่นที่ปลายทางได้ตั้งอยู่ในประเทศแล้ว, ศาลของประเทศนั้นก็  
มีอำนาจในการพิจารณาคดี, ขอเพียงแต่ประเทศนั้น, เป็นคู่ภาคีในอนุสัญญากรุงวอร์ซอก็เป็นอัน  
เพียงพอ. โดยให้เหตุผลว่า, ที่ว่า, "ถิ่นที่" "the Place" นั้น, หมายถึงประเทศอัครภาคี  
คู่สัญญา, แต่มิได้หมายความว่าถึงภายในอาณาเขตแห่งประเทศคู่สัญญา.

ในประเทศฝรั่งเศส, คดีระหว่าง Herfroy กับ Cie Artop,<sup>15</sup> คนโดยสารซื้อตั๋วอากาศยานเพื่อเดินทางจาก Lisbon ไปยัง Madcira, โดยซื้อจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ Paris. ระหว่างทางเกิดอุบัติเหตุ, เป็นเหตุให้คนโดยสารบนอากาศยานทั้งหมดเสียชีวิต. โจทก์ได้ยื่นฟ้องสายการบินผู้ขนส่งที่ Paris, เรียกค่าเสียหาย, โดยอ้างว่า, สัญญาการเป็นตัวแทนจำหน่ายถาวรระหว่างผู้ขนส่งและตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเป็นการเพียงพอแล้วที่จะถือว่าเป็น "สถานที่ตั้ง" ที่ได้ทำสัญญากัน. ศาลได้ปฏิเสธข้ออ้างดังกล่าว, โดยอธิบายถึงคำว่า "สถานที่ตั้ง" (establishments) ว่า, จะต้องเป็นสถานที่ที่การประกอบธุรกิจนั้นได้ทำขึ้นโดยสายการบินผู้ขนส่งเอง. ทั้งนี้, เนื่องจากสถานที่ทำงานของตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารนั้น, เป็นอิสระจากสายการบินผู้ขนส่ง, ซึ่งไม่มีสิทธิเป็นเจ้าของตัวแทนจำหน่ายบัตรนั้น.

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา, สถานที่ซึ่งเป็นที่ประกอบธุรกิจที่จัดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของสายการบิน, รวมตลอดไปถึงตัวแทนจำหน่ายนั้น, ถือเป็น "Place of business", อันถือเป็นสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากันตามความในข้อ 28 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอแล้ว. ในคดีระหว่าง Berner และ United Airline, Inc.,<sup>16</sup> คนโดยสารซื้อบัตรโดยสารไป-กลับระหว่าง New York ไป Sydney ประเทศออสเตรเลีย, ผ่านทาง San Francisco, การทำการขนส่งระหว่าง New York และ San Francisco ดำเนินการโดยสายการบิน United Airlines, และการขนส่งจาก San Francisco ไปยัง Sydney ดำเนินการโดยสายการบิน British Commonwealth Pacific Airlines (BCPA). โดยคนโดยสารซื้อบัตรโดยสารจากที่ทำงานของสายการบิน British Overseas Airways Corporation (BOAC), ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารให้ BCPA. คดีนี้ถูกนำขึ้นฟ้องยังศาล New York, ซึ่งถูกตัดสินว่ามีอำนาจในการ

<sup>15</sup> Herfroy C. Lie Artop, (1962) 16. R.F.D.A 177 (C.A. Paris, 2 March, 1962).

<sup>16</sup> 4 Avi. 17, 924 (N.Y. Sup. Ct 1956), Aff'd, 5 Avi. 17, 169 (N.Y. Sup. Ct. App. Div. 1956).

พิจารณาคดีดังกล่าว เนื่องจาก New York ถือว่าเป็นสถานที่ตั้ง (Place of Business) ที่ได้ทำสัญญาขึ้นโดย BCPA แล้ว.

ในคดีระหว่าง Eck. กับ United Arab Airlines, Inc.,<sup>17</sup> คนโดยสารซื้อบัตรโดยสารของสายการบิน United Arab Airlines (UAA), ผ่านที่ทำงานของสายการบิน Scandinavian Airlines System (SAS) ที่ California, และไม่ปรากฏว่า, มีสัญญาตัวแทนพิเศษระหว่างสายการบินทั้งสอง. แต่ในธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างสายการบิน, แต่ละสายการบินสามารถออกบัตรโดยสาร, และไปเก็บเงินค่าขนส่งจากสายการบินผู้ขนส่งได้, และผลจากคดี Berner ซึ่งทำให้เห็นว่า, สถานที่ตั้งของตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารนั้น, เป็นสถานที่ที่ได้ทำสัญญากันขึ้นตามความหมายของข้อ 28 (1) แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ศาลจึงเห็นว่าที่ทำงานของสายการบิน SAS คือสถานที่ตั้ง (Place of Business) ของสายการบิน UAA อันได้ทำสัญญาขึ้นแล้ว. นอกจากนี้, ข้อข้อเท็จจริงก็ยังปรากฏเพิ่มอีกด้วยว่า, UAA มีการตั้งสถานที่ทำงานประกอบธุรกิจขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาด้วย.

สำหรับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1) ลำดับที่ 3 นี้: สิ่งที่จะต้องพิจารณานั้น, นอกจาก, จะต้องเป็นสถานที่ตั้ง ซึ่งมีปัญหาในส่วนของ การตีความจากตัวบทภาษาฝรั่งเศสว่า "etablissement" มาเป็นภาษาอังกฤษว่า "Establishment", และที่ใช้ในสหรัฐอเมริกาคือ "Place of Business" แล้ว, สิ่งที่จะต้องพิจารณาลำดับต่อไปก็คือ, สถานที่ตั้งนั้นจะต้องเป็นที่ที่ได้ทำสัญญากันด้วย\*.

<sup>17</sup>Eck V. United Arab Airlines, Inc. 9 Avi. 18, 146 (2d, Cir. 1966).

\* อย่างไรก็ตาม, ในคดี, Duning VS. Pan American Airways, 7 January 1954: 1954 USAR 70, ศาลตัดสินว่า, สถานที่ตั้งนั้น หมายถึงสถานที่ประกอบกิจการค้าของผู้ขนส่ง, มิใช่สถานที่ขายบัตรโดยสารของตัวแทนผู้ซึ่งประกอบกิจการเพื่อผลประโยชน์ของตนเอง.

ในประเทศฝรั่งเศส, คดีระหว่าง Cie. EL. AL. กับ Maydeck,<sup>18</sup> ที่ Montreal, คนโดยสารได้ซื้อบัตรโดยสารไป-กลับหลายใบเพื่อเดินทางระหว่าง London, Paris, Tel Aviv และ London, โดยสายการบิน Air France, และที่กรุง Paris คนโดยสารมาเปลี่ยนการเดินทางช่วง Paris ไปยัง Tel Aviv ณ ที่ทำงานของ El. Al, ซึ่งได้ออกบัตรโดยสารใหม่ให้. ระหว่างการเดินทางไป Tel Aviv โดยสายการบิน El. Al. อากาศยานถูกยิงตกในบริเวณเหนือน่านฟ้าของ Bulgarian. โจทก์ได้นำคดีดังกล่าวขึ้นฟ้องต่อศาลที่กรุง Paris. ศาลตัดสินว่า, เนื่องจาก El. Al. ได้ตกลงที่จะทำการขนส่งคนโดยสารแทนสายการบิน Air France, ดังนั้น, สัญญาพิเศษจึงเกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารและ El. Al. สถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากันจึงอยู่ ณ กรุง Paris, อันเป็นสถานที่ทำงานของ El. Al., ศาลแห่งกรุง Paris จึงมีอำนาจตัดสินคดีดังกล่าว.

ในสหรัฐอเมริกา, จากคดีของ Eck. กับ United Arab Airlines, ซึ่งได้กล่าวถึงไปเมื่อตอนต้นนั้น, เป็นกรณีที่คนโดยสารซื้อบัตรโดยสารของ UAA. ผ่านที่ทำงานของสายการบิน SAS. ที่ California, และอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นในขณะที่เดินทางโดย UAA, ในเส้นทางระหว่าง Jerusalem กับ Cairo. โจทก์ได้นำคดีขึ้นฟ้องยังศาลรัฐบาลกลาง, และศาลมลรัฐที่นคร New York, อันเป็นที่ทำงานของสายการบิน UAA., ซึ่งไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกบัตรโดยสาร. ศาลล่างของทั้งศาลรัฐบาลกลาง, และศาลมลรัฐ, ตัดสินว่า, ศาลแห่งนคร New York, ไม่มีอำนาจในการพิจารณาคดี, เนื่องจากสัญญามิได้ถูกทำขึ้น ณ ที่ทำงานของสายการบิน UAA. ที่ New York, ซึ่งศาลอุทธรณ์แห่งรัฐบาลกลางและมลรัฐได้ตัดสินกลับคำพิพากษาชั้นต้น.

ศาลทั้งสองได้วางหลักว่า, ประเทศใดจะมีเขตอำนาจเหนือคดีขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ข้อ 28 (1), ลำดับที่ 3, ประเทศนั้น, จะต้องประกอบไปด้วย: (1) สถานที่ตั้งซึ่งเป็นที่ทำงานและ (2) ที่การทำสัญญาเกิดขึ้น, ซึ่งทั้งสองไม่จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกันตามที่ปรากฏในอนุสัญญาอันจะถือว่าเป็นการตีความอย่างแคบ. สาเหตุที่ศาลปฏิเสธการตีความตามตัวอักษรในอนุสัญญา

<sup>18</sup>Cie. Al. c. Maydeck, (1962) R.F.D.A. 179 (C.A. Paris; 27 March 1962).

ดังกล่าว เนื่องจากศาลเห็นว่า, บทบัญญัติในอนุสัญญานี้, มุ่งที่จะใช้กับการสำรองที่นั่ง และการขายตั๋วที่มีในปี 1929, โดยเหตุผลดังกล่าวนี้, ศาลจึงเห็นว่า, บทบัญญัติตามอนุสัญญานี้จะเหมาะสมกับการนำมาปรับใช้ในสถานการณ์ปัจจุบัน.

นอกจากนี้, สถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากันระหว่างคนโดยสารและผู้ขนส่งนี้, จะต้องเป็นที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากับผู้ขนส่งตามสัญญา (Contracting Carrier), มิใช่ผู้ขนส่งช่วงหรือต่อเนื่อง.<sup>19</sup>

จะอย่างไรก็ตาม, "ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน" นี้, ในปัจจุบัน, การตีความตามแบบของศาลในสหรัฐอเมริกามีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ. แม้แต่ในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน, การที่สายการบิน Bulgarian Airline ได้ขายบัตรโดยสารผ่านสายการบิน Lufthansa ใน Frankfurt, โดยให้สายการบิน Luffhansa เป็นผู้จัดการเรื่องการสำรองที่นั่งด้วยนั้น, ศาลเห็นว่า Bulgarian Airline มีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากันไว้ตามความหมายของข้อ 28 แล้ว.<sup>20</sup>

4.4 ศาลที่มีอำนาจ ณ สถานที่ปลายทาง (Court having Jurisdiction at the place of destination).

สถานที่ปลายทาง (Place of Destination) นี้, คือส่วนหนึ่งซึ่งจะมีการกำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง, เช่นในบัตรโดยสารกำหนดถิ่นที่ปลายทางว่า Paris-Only. ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี, คือศาลแห่ง Evry-Corbeille, เพราะท่าอากาศยาน Orly นั้น, อยู่ภายใต้เขตอำนาจของ Evry-Corbeil, "แต่ศาลนั้นจะไม่มีอำนาจ, หากว่าในบัตรโดยสารได้กำหนดให้ Paris เป็นถิ่นที่ปลายทาง."<sup>21</sup>

<sup>19</sup>U.S. District Court, Southern District of New York, Parkinson VS. G.P. Airlines, 1 April 1968: 10 Avi. 17. 967.

<sup>20</sup>Supreme Court, Germany (Fed. Rep.) 23 March 1976: 1976 ZLW. 235; 1976 ETI. 862.

<sup>21</sup>Tribunal Evry-Corbeil, France, 3 October 1975: 1976 RFDA. 270.



ในกรณีที่คนโดยสารจ่ายเงินค่าโดยสารสำหรับการเดินทาง  
Tel-Aviv ไปยัง New York, แต่บัตรโดยสารใบแรกใช้สำหรับการเดินทางจาก  
Tel-Aviv ไปยัง Brussels, และที่ท่าอากาศยาน Brussels, คนโดยสารจะได้รับ  
บัตรโดยสารใบที่สองสำหรับการเดินทางจาก Brussels ไป New York. ดังนี้, ถิ่นที่  
ปลายทางคือ New York.<sup>22</sup>

ในกรณีที่เป็นการเดินทางไป-กลับ, ถิ่นที่ปลายทางนี้, ก็คือสถานที่  
เดียวกับที่เริ่มต้นขนส่ง, เพราะถึงแม้ว่า, ในเส้นทางขากลับจะยังมิได้ถูกเลือกไว้ก็ตาม  
แต่ผู้ขนส่งก็ยังผูกพันที่จะต้องทำการขนส่งคนโดยสารกลับมายังถิ่นที่เริ่มต้นเดินทางอยู่นั้นเอง.<sup>23</sup>

นอกจากนี้, ยังมีศาลอื่นที่มีอำนาจพิจารณาเกี่ยวกับการรับขนระหว่าง  
ประเทศ, โดยผู้ขนส่งมิใช่คู่สัญญาโดยตรง. กล่าวคืออนุสัญญาว่าดลาลาฮารา ข้อ 7 และ  
ข้อ 8, ได้กำหนดให้โจทก์สามารถฟ้องคดีต่อศาล, ซึ่งผู้รับขนตามความเป็นจริง (Actual  
Carrier) มีถิ่นที่อยู่ตามปกติ, หรือมีสำนักงานใหญ่, แล้วแต่โจทก์จะเลือกเอา.

เมื่อพิจารณามาถึงเรื่องของเขตอำนาจศาลนี้, สิ่งหนึ่งที่เราจะได้  
พบก็คือ, เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีการขนส่งทางอากาศ, ไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง  
ทางอากาศระหว่างประเทศของศาลไทย, ก็จะเป็นไปตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมาย  
วิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งจะต้องถือเอาภูมิลำเนาของจำเลยเป็นสำคัญ. และภูมิลำเนาของจำเลย  
ผู้ขนส่ง, ซึ่งเป็นสายการบินอันมักจะมีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายนั้น, ก็จะเป็นไปตาม  
หลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ซึ่งหากเมื่อเปรียบเทียบกับเขตอำนาจ

<sup>22</sup>New York City Court, King's Country, Pelsenfeld VS.  
Sabena, 23 October 1962: 8 Avi. 17. 199.

<sup>23</sup>U.S. Court of Appeals; Second Circuit, 23 December 1967:  
10 Avi. 17. 551; U.A. District Court, Eastern District of  
Pennsylvania, Buty VS. British Airways 20 October 1976: 14 Avi.  
17. 452.

ศาลของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอแล้ว, จะเห็นได้ว่า, เขตอำนาจศาลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้น, ขยายกว้างกว่าที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์: จะเห็นได้ชัดจากส่วนที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานสาขา, ซึ่งแนวคำพิพากษาศาลไทย, จะหมายถึงส่วนที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานสาขาอย่างแท้จริง, ในขณะที่อนุสัญญากรุงวอร์ซอจะใช้: "ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่จัดทำสัญญากัน", ซึ่งมีได้จำกัดอยู่แค่เพียงสำนักงานสาขาเท่านั้น, แต่จะยังสามารถครอบคลุมไปถึงตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารได้อีกด้วย. อันเท่ากับคนโดยสาร, หรือผู้เสียหายชาวไทย, ในคดีการขนส่งทางอากาศในกรณีที่เป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, หากจะยื่นฟ้องผู้ขนส่ง, ซึ่งเป็นสายการบินต่างชาติ, จะยื่นฟ้องได้ต่อเมื่อสายการบินนั้นมีสำนักงานสาขาในประเทศไทย, หากปรากฏว่า, มีเพียงตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารแล้ว, ก็ไม่อาจถือว่าจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศ, การจะฟ้องคดีจะกระทำได้ก็เมื่อลูกหนี้ที่ตกเป็นจำเลยนั้น, เข้ามาในประเทศไทยชั่วคราว, จึงจะยื่นฟ้องต่อศาลซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้เสียหายมีภูมิลำเนา, หรือศาลที่พบตัวลูกหนี้ในเขตได้. แต่ศาลจะดำเนินคดีต่อไปได้; เมื่อส่งหมายให้แก่ลูกหนี้ในประเทศไทยแล้ว. ซึ่งกรณีก็เป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปอีกว่า, การที่อากาศยาน, และพนักงานของสายการบินผู้ขนส่งซึ่งเป็นลูกหนี้ทำการบินเข้ามาในเขตประเทศไทย, จะถือว่าเป็นการเข้ามาในประเทศไทยชั่วคราวแล้วหรือไม่, และการส่งหมายให้แก่พนักงานของสายการบินเหล่านั้นจะถือได้ว่า, เป็นการส่งหมายให้แก่ลูกหนี้แล้วหรือไม่. เพราะหากไม่อาจถือได้เช่นนี้แล้ว, คนโดยสาร; หรือผู้เสียหายซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่นั้น, ก็ไม่อาจฟ้องคดีในเขตศาลไทยได้, ต้องไปฟ้องยังศาลต่างประเทศ; อันเป็นการไม่สะดวกและเสียค่าใช้จ่ายสูง.

นอกจากนี้, เขตอำนาจศาลตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอยังได้ขยายคลุมไปถึงศาลซึ่งเป็นถิ่นที่ปลายทางของคนโดยสารนั้นอีกด้วย, ทั้งนี้, ก็เพื่อขยายขอบข่ายของศาลที่จะมีอำนาจพิจารณาคดีออกไปให้กว้าง, เพื่อให้ความสะดวก, และคุ้มครองผู้บริโภคให้มากที่สุด.



บทที่ 3

ตัวอย่างกรณีศึกษา

1. คดีระหว่าง Dr. Philippe Goldman กับ บริษัทการบินไทย จำกัด

โจทก์ในคดีนี้ (Dr. Philippe Goldman) โดยสารอากาศยานของสายการบินไทย, เที่ยวบินที่ ทีจี 913, ทำการบินในเส้นทาง ลอนดอน ไปยัง กรุงเทพฯ, โดยผ่านทาง อัมสเตอร์ดัม และการาจี, เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1977. เที่ยวบินดังกล่าวนี้ทำการบินโดยอากาศยานแบบ ดีซี 8-60 ภายใต้การควบคุมของ กัปตัน แสวง พันธุ์ไชยา.

ในระหว่างที่อากาศยาน เริ่มออกบินจากอัมสเตอร์ดัม เพื่อมุ่งมายังการาจี, อากาศยานได้ประสบปัญหาเนื่องจากสภาวะอากาศเลวร้าย, ทำให้อากาศยานเสียการทรงตัว, อันเป็นเหตุให้คนโดยสารหลายคนที่นั่งอยู่บนที่นั่งโดยที่ไม่ได้รัดเข็มขัดนิรภัย, ถูกแรงกระแทกเหวี่ยงออกจากที่นั่ง, และได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ, รวมทั้ง, พนักงานต้อนรับหญิงบนอากาศยาน, ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่, ถูกแรงกระแทกสลบ. ในบรรดาคนโดยสารที่ได้รับบาดเจ็บทั้งหมดนั้น, Dr. Philippe Goldman, เป็นผู้ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด.

นายแพทย์ซึ่ง เดินทางไปกับเที่ยวบินเที่ยวนั้น, ได้ช่วยตรวจอาการของ Dr. Philippe Goldman, และหลังจากได้ปรึกษากับนายแพทย์แล้ว, กัปตัน แสวง, ได้ตัดสินใจที่จะเดินทางต่อไปจนถึงการาจี, ซึ่งใช้เวลาเดินทางอีก 4 ชั่วโมงครึ่ง. เมื่ออากาศยานไปถึงการาจี, คนโดยสารทั้งหมด, ได้รับการตรวจรักษาโดยนายแพทย์ซึ่งถูกเรียกตัวให้มารออยู่ที่สนามบินก่อนแล้ว. หลังจากการตรวจรักษาแล้ว, แพทย์ได้ลงความเห็นว่าคุณโดยสารสามารถเดินทางต่อไปได้. คนโดยสารทั้งหมด, รวมทั้ง Dr. Philippe Goldman, ถูกนำตัวมายังกรุงเทพฯ อันเป็นสถานที่ซึ่งมีเครื่องมือทางการแพทย์ที่ทันสมัยกว่าที่การาจี. นอกจากนี้, สภาพของเครื่องยนต์ซึ่งได้รับการตรวจสอบโดยวิศวกรของสายการบิน เอสเอเอส., อันมีหน้าที่และประจำอยู่ที่สถานีการาจีและกัปตันแสวง, ต่างก็มีความเห็นว่า, สภาพของเครื่องยนต์อยู่ในความพร้อมที่จะทำการบินต่อไปได้. โดยเหตุนี้, คนโดยสารทั้งหมด, รวมทั้ง Dr. Philippe

Goldman, จึงถูกนำตัวมายังกรุงเทพฯ อันเป็นที่ปลายทางของเที่ยวบินที่ ทีจี ๑13, และ Dr. Philippe Goldman ได้ถูกนำตัวส่งเข้าโรงพยาบาลที่กรุงเทพฯ.

ผลของการตรวจสอบอาการ, ปรากฏว่า Dr. Philippe Goldman ได้รับบาดเจ็บที่กระดูกสันหลัง, กระดูกสันหลังบางช่วงหัก, และเข้าพักรักษาอยู่ที่กรุงเทพฯ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง, หลังจากนั้น, จึงได้เดินทางกลับไปพักรักษาตัวที่ประเทศอังกฤษ.

หลังจากเกิดอุบัติเหตุได้ 11 วัน, Dr. Philippe Goldman ได้ยื่นข้อเรียกร้องต่อ บริษัทการบินไทย จำกัด, ให้รับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้น, โดยเรียกร้องค่าเสียหายรวมทั้งสิ้น 80,000 ปอนด์, และหนังสือดังกล่าวได้ถูกส่งต่อไปยังบริษัท Beaumont & Son ซึ่งเป็นบริษัทผู้รับประกันภัย.

Beaumont & Son อ้างว่า, กรณีของ Dr. Philippe Goldman นั้น, เนื่องจากสัญญารับประกันทางอากาศเป็นการขนส่งจาก ลอนดอน ผ่าน กรุงเทพฯ, ชองกง, ซิดนีย์, อินโดนีเซีย, อินเดีย, และกลับไปยังลอนดอน, อันเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮก, และประเทศอังกฤษได้เข้าเป็นภาคีโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศของอังกฤษ ปี ค.ศ. 1961.

ภายใต้บทบัญญัติ ข้อ 17, 20 และ 22 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสารรายละไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ปวงกาเร, ซึ่งเทียบเท่ากับ 11,700 ปอนด์ (ในขณะนั้น), และภายใต้บทบัญญัติ ข้อ 25, ข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะเป็นอันใช้ไม่ได้, หากการกระทำนั้นเกิดจากการจงใจ, หรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง, หรือตัวแทน, กรณีที่เกิดขึ้นนี้, Beaumont & Son เห็นว่า, มิใช่เรื่องที่จะได้รับความยกเว้นตาม ข้อ 25.

ดังนั้น, ในเดือนมิถุนายน ปี ค.ศ. 1977, หน่วยงานของ Dr. Philippe Goldman, ได้ยื่นฟ้องบริษัทการบินไทย จำกัด เป็นคดีต่อศาล Royal Court, โดยอ้างว่า, การที่ผู้แทนของผู้ขนส่งไม่ได้ใช้สัญญาฉบับให้คนโดยสารรัดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ, ทั้งที่ได้รับแจ้งจากหน่วยพยากรณ์อากาศแล้วว่า, ในบริเวณที่เกิดเหตุ, คาดว่าจะมีพายุอากาศ

(Clear Air Turbulence หรือ C.A.T)\* อันเป็นการชี้ให้เห็นว่า, ตัวแทนของผู้ขนส่ง  
 จงใจที่จะละเลยต่อคู่มือการบิน (Flight Manual), ที่ระบุให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัย, เมื่อมี  
 การผ่านบริเวณที่มีรายงานว่าจะเกิดหลุมอากาศ, ทั้ง ๆ ที่ทราบว่าคู่มือการบินนี้ได้ถูกจัดทำขึ้น  
 เพื่อความปลอดภัยของคนโดยสาร, และการที่ตัวแทนของคนโดยสาร, และการที่ตัวแทนของ  
 ผู้ขนส่งมิได้ให้สัญญาณรัดเข็มขัดนิรภัยนี้, ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บสาหัสจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น.

จำเลยให้การต่อสู้, โดยนำพยานผู้เชี่ยวชาญหลายคนเข้าสืบพอสืบได้ว่า,  
 การกำหนดว่าจะเกิดหลุมอากาศในแผนที่การเดินทางนั้น, โดยปกติแล้วจะมีโอกาสเกิดขึ้น  
 ตามการพยากรณ์น้อยมาก, หรือบางครั้งมีการเกิดขึ้นจริง, แต่เป็นประเภทเบา, และจะ  
 เป็นการตัดสินใจของกัปตันผู้บังคับเครื่องบินเองว่า, จะมีการเกิดหลุมอากาศประเภทใด,  
 และจะต้องมีการเตือนคนโดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัยล่วงหน้าหรือไม่. ผู้พิพากษา Chapman  
 ได้ตัดสินให้บริษัทการบินไทย จำกัด ชดใช้ค่าเสียหายจำนวน 41,852 ปอนด์, พร้อมทั้ง  
 ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมเป็นเงิน 51,163 ปอนด์, ซึ่งสูงกว่าที่พิธีสาร  
 กรุงเฮก ค.ศ. 1955, อันประเทศอังกฤษเป็นภาคีได้กำหนดไว้, โดยเห็นว่า, การที่โจทก์  
 ได้รับบาดเจ็บด้วยแรงกระแทกหลุดจากที่นั่ง, เพราะไม่ได้รัดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ,  
 ถือเป็นกรณีที่นักบินปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาดโดยตั้งใจ, เพราะไม่ได้ใช้สัญญาณให้คนโดยสารรัดเข็มขัด,  
 และมีใช้กรณีที่คนโดยสารมีส่วนร่วมในสาเหตุที่บาดเจ็บ เพราะละเลยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย. จำเลย  
 อุทธรณ์.

\* หลุมอากาศมี 3 ประเภท, คือประเภทเบา, ประเภทมีความรุนแรงปานกลาง,  
 ประเภทมีความรุนแรงสูง, ตามข้อกำหนดของ ICAO. นั้น: 1) หลุมอากาศประเภทมีความรุนแรง  
 ปานกลาง, หรือ Moderate Turbulence, อันถือว่ามีคลื่นสะเทือนปานกลาง, อากาศยาน  
 เสียการทรงตัวเล็กน้อย. การเดินบนอากาศยานเป็นเรื่องยาก, และเข็มขัดนิรภัยที่รัดไว้จะรั้ง  
 เล็กน้อย, รวมทั้งสิ่งของที่วางไว้อาจเคลื่อนไหว. 2) หลุมอากาศประเภทมีความรุนแรงสูง,  
 หรือ Severe Turbulence, จะมีความคลื่นสะเทือนสูง, อากาศยานเสียการทรงตัวไป  
 ชั่วขณะหนึ่ง, รวมทั้ง, อาจทำให้คนโดยสารถูกกระชากออกจากที่นั่งได้, ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย,  
 และสิ่งของที่วางไว้อาจกระดอนขึ้นสูงได้. หลุมอากาศ 2 ประเภทหลังถูกกำหนดโดย ICAO.  
 ให้มีการรายงานล่วงหน้า.

ศุภธรรม. โดยผู้พิพากษา Eveleigh, ผู้พิพากษา O'Connor, และผู้พิพากษา Purchase, ตัดสินเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม ค.ศ. 1983 ว่า, กรณีดังกล่าว มิได้เป็น เรื่องที่นักจิตวิทยาที่ผิดพลาดโดยตั้งใจ. เพราะไม่ได้ใช้สัญญาณให้คนโดยสาร รัค เข็มขัด, และกักความเสียหายสำหรับคนโดยสารเป็น 11,700 ปอนด์. โดยศาลอุทธรณ์ ได้ตีความในข้อกล่าวหาของผู้โดยสารบินที่ว่า: "เมื่อหลุมอากาศสามารถจะคาดได้ว่าจะเกิดขึ้น", นั่นคือ, "มีการพยากรณ์ว่า จะมีหลุมอากาศเกิดขึ้น" แต่ไม่ได้หมายความว่า สิ่งที่ได้รับ การพยากรณ์ว่าจะเกิดขึ้นคือสิ่งที่คาดไว้ (Expect). โดยศาลเห็นว่าสิ่งที่ได้คาดไว้นั้น, คือสิ่งที่ถือว่าจะเกิด, หรือน่าจะเกิดขึ้นมาก, ดังนั้น, ประเด็นที่เกี่ยวข้องในคดีก็คือ การเกิด ของหลุมอากาศจะสนับสนุน เรื่องที่ "สามารถจะคาดได้ว่าจะเกิดขึ้น" นั่นเอง.

2. กรณีภาพโซเวียตยิงอากาศยานโดยสารของสายการบินโดยสารที่ KE. 007  
ตกเมื่อวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1983

วันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1983, อากาศยานโดยสารโบอิง 747, ของ สายการบินเกาหลีตะวันออกที่ KE. 007, ทำการบินจาก อลาสกา ประเทศสหรัฐอเมริกา, ภายใต้การนำของพันโท ชุน เปียง อิน, เพื่อเดินทางไปยังกรุงโซล ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี. มีคนโดยสารและพนักงานประจำอากาศยาน 269 คน, และเริ่มออกเดินทางจากอลาสก้าตั้งแต่ เวลา 1:00 นาฬิกาของวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1983.

เวลา 06:26 นาฬิกาของวันที่ 1 กันยายนนั้นเอง, อากาศยานขับไล่ SU-15 ของโซเวียตยิงจรวด 2 ลูก, ถล่มเครื่องบินโดยสารโบอิง 747 ของสายการบิน เกาหลีตะวันออกที่ KE. 007 ดังกล่าว, บนน่านฟ้าเหนือเกาะซาคาลินของโซเวียตใกล้ตอนเหนือ ของประเทศญี่ปุ่น, ซึ่งเหตุให้อากาศยานปราศจากกำลังขับเคลื่อนและเชื้อเพลิงรั่วไหลออก จนหมด, โบอิง 747 พุ่งลงสู่ผิวน้ำ, จนเวลา 16:38 นาฬิกา, อากาศยานดังกล่าว ก็หายไปจากจอเรดาร์ของหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศญี่ปุ่น. คนโดยสารและ พนักงานประจำอากาศยานทั้ง 269 คน เสียชีวิต.

ในจำนวนคนโดยสารและพนักงานประจำอากาศยาน 269 คนดังกล่าว, ทราบว่า, เป็นชาวสหรัฐอเมริกา 55 คน, ญี่ปุ่น 28 คน, สาธารณรัฐเกาหลี 81 คน

แคนาดา 10 คน, มาเลเซีย 1 คน, ออสเตรเลีย 4 คน, สวีเดน 1 คน, อินเดีย 1 คน, และในจำนวนนี้มีคนโดยสารชาวไทย 8 คน, นอกจากนั้น, เป็นชาวอังกฤษ ชื่ององ และฟิลลิปปินส์.

ผลการสอบสวนหาข้อเท็จจริงของคณะกรรมการสอบสวนหาข้อเท็จจริงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO.), ซึ่งมีนาย M.Y. WAZIRZADA ผู้แทนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศประจำภูมิภาคสรุปว่า:

1.) เกิดจากการบินผิดพลาดทางเทคนิคของนักบินสายการบิน เกาหลี, ที่ตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ (COMPUTER) ผิดไปประมาณ 10 องศา, ทำให้อากาศยานของสายการบิน เกาหลีดังกล่าวบินเข้าไปในดินแดนของโซเวียต.

2.) จากการที่โซเวียตไม่ได้ทำการพิสูจน์ (Identify) ก่อนว่า, เป็นอากาศยานพลเรือนหรือทหาร, เพราะโซเวียตเข้าใจว่าอากาศยานของสายการบิน เกาหลี เป็นอากาศยานของสหรัฐอเมริกาที่มาทำการจารกรรมในโซเวียต. เนื่องจากก่อนวันเกิดเหตุ, โซเวียตได้พบว่าอากาศยานของสหรัฐอเมริกาเข้ามาทำการจารกรรมอยู่เสมอ, แต่ไม่สามารถสกัดได้ทัน, บังเอิญที่อากาศยานของสายการบิน เกาหลีบินผิดเข้ามาในโซเวียต. อากาศยานของโซเวียตจึงติดตามโดยเข้าใจว่าเป็นอากาศยานของสหรัฐอเมริกา.<sup>1</sup>

รายนามคนโดยสารชาวไทยที่เสียชีวิตในอากาศยานของสายการบิน เกาหลี เที่ยวบินที่ KE. 007 จำนวน 8 คน, มีดังนี้:

1. ดร. สมชาย ปกรโณดม
2. ดร. วันทนีย์ ปกรโณดม
3. ดญ. ศิริภัก ปกรโณดม
4. นาง อัมพร ทาญสุวรรณพิสิษฐ

<sup>1</sup>สำเนาบันทึกการสนทนาระหว่าง นายอาสา สารสิน ปลัดกระทรวงต่างประเทศ กับนาย M.Y. WAZIRZADA ผู้แทน ICAO. ประจำภูมิภาค, วันอังคารที่ 13 ธันวาคม 2506. โดยหนังสือ ที่ กค. 672/256 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2526.

5. คช. ทอมมี่ ทอมลอะอ
6. นางโคแอน อริยะ เคช
7. คช. แชมมี่ อริยะ เคช
8. น.ส. จินตนา ศิริบุญย์

ในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น, ทางสายการบิน เกาหลีหรือรัฐบาล สาธารณรัฐเกาหลี เสนอที่จะชดเชยค่าเสียหายให้ครอบครัวละ 75,000 เหรียญสหรัฐ, และอีก 25,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับค่าทำศพ, โดย นาย โช ชุง-ฮุน (Cho Choong Hoon) ประธานสายการบินเกาหลีได้แถลง เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 1983 ว่า:

1. สายการบิน เกาหลีจะจ่ายเงินชดเชยจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาให้แก่ครอบครัวของผู้เสียชีวิตชาวเกาหลีในกรณีอากาศยานตกทุกครอบครัว, จำนวนเงินชดเชยดังกล่าวนี้คือ 75,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา, จะจ่ายโดยบริษัทประกันภัย ความเงื่อนไขของความตกลง เมืองมอนทรีออล (Montreal Agreement), และอีก 25,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา (จ่ายให้แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิตโดยสายการบินเกาหลี), จะจ่ายโดยสายการบิน เกาหลีจากเงินส่วนตัวของประธานบริษัท เพื่อเป็นการปลอบขวัญ ครอบครัวของผู้เคราะห์ร้าย, และเพื่อแสดงความรับผิดชอบของสายการบินที่มีต่อคนโดยสาร. เงินชดเชยนี้, จะจ่ายให้เฉพาะแก่ผู้เสียชีวิตชาวเกาหลีเท่านั้น. ชาวเกาหลีที่ถือสัญชาติอเมริกัน, และชาวเกาหลีซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในญี่ปุ่น, ก็ให้นับว่าเป็นชาวเกาหลี.

2. บริษัท เกาหลี แอร์ไลน์จะจ่ายเงินชดเชยจำนวนนี้ให้แก่ทุกครอบครัว ทันทีที่ครอบครัวของผู้เสียชีวิตยอมรับข้อเสนอของบริษัท.

3. การจ่ายเงินชดเชยให้แก่คนโดยสารชาวต่างประเทศที่เสียชีวิตนั้น, ทางบริษัทสายการบิน เกาหลีจะทำการพิจารณาตกลงกับครอบครัวผู้เสียชีวิตชาวต่างชาติ หลังจากการประกาศจ่าย เงินชดเชยให้แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิตชาวเกาหลีแล้ว. ทั้งนี้, เนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงความแตกต่างกันทั้งทางด้านกฎหมาย, ประเพณี, หลักปฏิบัติ, ของแต่ละประเทศของผู้เสียชีวิตทั้ง 16 สัญชาติด้วยกัน. แต่อย่างไรก็ตาม, เงินชดเชยนั้น



จะไม่สูงกว่าจำนวนเงินที่จ่ายให้แก่ครอบครัวของผู้เสียชีวิตชาว เกาหลี. บริษัทสายการบิน เกาหลีจะได้ดำเนินการติดต่อกับครอบครัวของผู้เสียชีวิตชาวต่างประเทศ, โดยผ่านทางนาย, เพื่อที่จะตกลงในเรื่องเงินชดเชยนี้โดยเร็วที่สุด.

4. บริษัทการบินเกาหลีจะจ่ายเงินค่าการศึกษาให้แก่เด็ก 105 คน, ซึ่งเป็นบุตรธิดาของผู้เสียชีวิตชาวเกาหลีจนกระทั่งจบการศึกษาชั้นอุดมศึกษา, และจะออกค่าใช้จ่ายในการศึกษาให้แก่เด็กที่ประสงค์จะไปศึกษาในต่างประเทศอีกด้วย.

5. บริษัทการบินเกาหลีจะสร้างอนุสาวรีย์, เพื่อระลึกถึงผู้ประสบเคราะห์กรรมในครั้งนี้, โดยความประสงค์ของครอบครัว, โดยจะเริ่มสร้างในเดือนเมษายน 2527, และกำหนดจะแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม 2527.

จำนวนเงินชดเชยจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา, จะจ่ายให้เฉพาะครอบครัวของผู้เสียชีวิตที่ยอมรับข้อเสนอบริษัทเท่านั้น. สำหรับครอบครัวที่ไม่พอใจกับจำนวนเงินชดเชยดังกล่าวสามารถที่จะเรียกร้องต่อศาลได้, และในกรณีนี้, ยอดเงินชดเชยจะต้องถูกหักออกไว้เป็นค่าใช้จ่ายในศาล, นอกจากนั้นแล้ว, จะไม่ได้รับเงินจำนวนอีก 25,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาที่บริษัทการบินเกาหลีจะจ่ายให้".<sup>2</sup>

ในเรื่องของค่าเสียหายนั้น, ตัวแทนของคนโดยสารชาติต่าง ๆ ได้มีความเคลื่อนไหวดังนี้:

1. ในสหรัฐอเมริกา, ผู้เสียหายได้มีการยื่นฟ้องต่อศาลภายในแล้วหลายคดี, และทุกคดีจะฟ้องสายการบินเกาหลีเป็นจำเลย. นอกจากนั้น, ยังได้ฟ้องบริษัทสร้างอากาศยาน, บริษัทสร้างอุปกรณ์นำร่อง, และฟ้องหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น.

<sup>2</sup> หนังสือจากสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโซล ถึงกระทรวงการต่างประเทศ ที่ 981/2526 ลงวันที่ 2 ธันวาคม 2526.

2. ในแคนาดา, ได้มีการยื่นฟ้องต่อศาลภายใน 1 คดี, โดยฟ้องสายการบิน เกาหลี, และบริษัทสร้างอากาศยานเรียกกรองค่าเสียหายประมาณ 10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา.<sup>3</sup>
3. ญาติผู้เสียชีวิตในประเทศมาเลเซียเป็นผู้เรียกกรองค่าเสียหายจากสายการบินเกาหลีเอง รัฐบาลไม่ได้เข้าไปเกี่ยวข้อง.
4. ครอบครัวของผู้เสียชีวิตชาวญี่ปุ่นปฏิเสธข้อเสนอของทางสายการบิน เกาหลี, และได้ยื่นฟ้องศาลต่อเพื่อเรียกกรองค่าเสียหายเอง.
5. ผู้เสียหายชาวออสเตรเลีย, ญาติของผู้เสียชีวิตได้มอบให้ทนายยื่นฟ้องต่อศาลสหรัฐฯ เพื่อเรียกกรองค่าเสียหายจากสายการบิน เกาหลี.
6. ญาติของผู้เสียชีวิตชาวสวีเดนซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในนิวยอร์ก, ดำเนินการเรียกกรองค่าเสียหาย.
7. ครอบครัวผู้เสียชีวิตชาวอังกฤษเกือบทุกราย, ยื่นฟ้องต่อศาลในสหรัฐอเมริกา รวม 40 คดี, โดยมอบให้ฝ่ายต่าง ๆ ใช้เวลาหาพยานหลักฐานเป็นเวลา 6 เดือน, และเริ่มพิจารณาคดีหลังจากนั้น 2 เดือน.
8. ครอบครัวผู้เสียชีวิตชาวเกาหลี 47 ราย, ปฏิเสธข้อเสนอของสายการบิน เกาหลี, และได้ยื่นฟ้องในสหรัฐอเมริกา, เรียกกรองค่าเสียหาย 329 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา, โดยยื่นฟ้องสายการบินเกาหลี, สหภาพโซเวียต, Boeing and Litton System, Inc., ซึ่ง เป็นผู้ผลิตเครื่องบินนำร่อง.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> หนังสือจากสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกา ถึงกระทรวงการต่างประเทศ ที่ 2758/2526 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2526.

<sup>4</sup> รายงานการประชุมญาติผู้เสียชีวิตกรณีเครื่องบินโดยสารแอร์เกาหลีถูกยิงตก, เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2527, โดยฝ่ายคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์ฯ, กระทรวงการต่างประเทศ.

ในส่วนของคนโดยสารชาวไทยที่เสียชีวิตนั้น, ฝ่ายคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์ฯ, กระทรวงการต่างประเทศ, ได้เชิญญาติคนไทยที่เสียชีวิตดังกล่าวมาประชุมหารือ เพื่อเสนอแนวทางการช่วยเหลือ. ในการประชุมครั้งที่ 2, เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2526, ณ ห้องประชุมกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย, ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมายของกระทรวงต่างประเทศได้ให้คำแนะนำไว้ส่วนหนึ่งว่า: "หากแต่ละครอบครัวผู้เสียชีวิตพอใจจะรับค่าทดแทนจากบริษัทการบิน เกาหลี, จำนวนเงิน 75,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา, ก็จะดำเนินการเจรจาทางการทูตกับสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐ เกาหลี ณ กรุงเทพฯ, ขอให้รัฐบาล เกาหลีหาหนทางบีบบริษัท เกาหลีอีกต่อหนึ่ง", และชี้แจงต่อไปว่า "จำนวนเงิน 75,000 เหรียญสหรัฐอเมริกานั้น, เป็นจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในความตกลงเมืองมอนตรีออล, ถ้าฟ้องคดีจะต้องเสียค่าธรรมเนียมศาล, ค่าทนาย, หากฟ้องในประเทศไทย, ก็อาจจะได้น้อยกว่าจำนวนดังกล่าวก็เป็นได้, เพราะในกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฯ กำหนดว่าได้ค่าปลงศพ, ค่าไร้อุปการะ, ดังเคยมีคดีเช่นนี้ เกิดขึ้นก่อนแล้ว".

สำหรับกรณีญาติของผู้ตายต้องการจะเรียกร้องค่าเสียหายเกินกว่า 75,000 เหรียญสหรัฐอเมริกานั้น, ผู้แทนของการสนธิสัญญาและกฎหมายชี้แจงต่อไปว่า, จะต้องฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายเอง, เพราะตามความตกลงแห่งเมืองมอนตรีออลนั้น, กำหนดข้อจำกัดสูงสุดสำหรับการรับผิดชอบในการขนส่งไว้เพียงเท่านี้. อย่างไรก็ตาม, ได้ชี้แจงต่อไปว่าการฟ้องคดีเองอาจได้รับจำนวนเงินค่าเสียหายมากกว่าก็ได้, เพราะเครื่องบินเกาหลีลงใจบินเข้าไปในเขตโซเวียต, มิได้บินตามเส้นทางปกติ.<sup>5</sup>

และที่สูงสุดสถานะสุดท้ายเกี่ยวกับการติดตามเรียกร้องค่าทดแทนการเสียชีวิตของคนไทย 8 คน, ซึ่งเป็นคนโดยสารของสายการบินเกาหลีที่ถูกสหภาพโซเวียตยิงตก มีดังนี้:

1. ดร. สมชาย, ดร. วันทนี และ ด.ญ. ศิริภัก ปกรไฉยม, ญาติได้รับค่าทดแทนจากทางสายการบินเกาหลีเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2527, โดย ดร. สมชาย และ ดร. วันทนี ได้รับค่าทดแทนรายละ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา, ด.ญ. ศิริภัก ได้รับค่าทดแทน 50,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา.

<sup>5</sup> รายงานประชุมญาติผู้เสียชีวิต, กรณีอากาศยานสาธารณรัฐ เกาหลีถูกยิงตก, เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2526, โดยฝ่ายคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์ฯ กระทรวงต่างประเทศ.

2. นางอัมพร หาญสุวรรณพิสิษฐ์, ญาติได้รับค่าทดแทนจากสายการบิน เกาหลี, เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2527, จำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา.

3. ค.ช. ทอมมี่ หอมละออ, ญาติในสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ดำเนินการ เรียกร้อง.

4. น.ส. จินตนา ศิริบุญย์, ญาติดำเนินคดีในสหรัฐอเมริกา.

5. นาง ไคแอน และ ค.ช. แซมมี่ อริยะ เดช, ญาติดำเนินคดีใน สหรัฐอเมริกา.

3. กรณีอากาศยานโบอิง 737 ของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ตกเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2530

เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2530, อากาศยานโบอิง 737 เที่ยวบินที่ TH 365 ของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, ทำการบินเส้นทาง กัวลาลัมเปอร์-หาดใหญ่-ภูเก็ต-กรุงเทพฯ. ในช่วงขณะกำลังทำการบิน เส้นทางหาดใหญ่-ภูเก็ต, หลังจากที่ได้อัปขึ้นจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ เวลา 15:10 น., เพื่อเดินทางมารับคนโดยสารที่ท่าอากาศยานภูเก็ต เวลา 15:40 น., ได้บินตกลงทะเลระหว่าง เกาะทะนากับแหลมสามแหลม, บริเวณอ่าวปอ, หมู่ที่ 5, ตำบลป่าครอก, อําเภอดงหลวง, จังหวัดภูเก็ต, ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกของภูเก็ต, ห่างจากสนามบินไป 8 ไมล์. สาเหตุเบื้องต้น, ทอบังคับการบินสนามบินภูเก็ตรับแจ้งจากสายการบินดราคอน แอร์ ว่า, อากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด หลบอากาศยานของสายการบินดราคอน แอร์ ขณะที่กำลังจะทอดตัวเพื่อบินลงสนามบินในจุดสุดท้ายของการบิน,<sup>6</sup> เป็นเหตุให้คนโดยสาร ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศพร้อมทั้งผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยานเสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 83 ศพ.

ในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้ง 83 ศพนั้น, เป็นคนโดยสารชาวไทย 40 ศพ, มาเลเซีย 23 ศพ, ฝรั่งเศส 3 ศพ, สิงคโปร์ 2 ศพ, ส่วนอีก 3 ศพเป็นชาวอังกฤษ, ไต้หวัน, และอิตาลีเลียน, พร้อมกับผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน 9 ศพ.

<sup>6</sup> หนังสือพิมพ์รายวัน มติชน, ฉบับปีที่ 10, ฉบับที่ 3465, ประจำวันที่ 1 กันยายน

สำหรับรายละเอียดการตกของอากาศยานนั้น, ทราบข้อเท็จจริงเบื้องต้น  
เพียงว่า, อากาศยานของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด บินคู่ไปกับอากาศยานของบริษัท  
ดราคอน แอร์ไลน์, ซึ่งบินตรงจากฮ่องกง มาถึง ภูเก็ต, ขณะที่อากาศยานทั้งสองลำมาถึง  
ระหว่างกึ่งกลาง เกาะแรดกับ เกาะนาคาน้อย, บ้านอ่าวปอ, อ่าวเถอดกลาง, ท่าอากาศยาน  
ภูเก็ตราว 10 กม., และห่างจากชายฝั่งบ้านอ่าวปอราว 3 กม., เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน  
สนามบินภูเก็ตวิทยุสั่งให้อากาศยาน บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, หลบออกนอกเส้นทาง,  
เพื่อให้อากาศยานของดราคอนแอร์ไลน์ ลงสนามก่อน, หลังจากนั้น, เจ้าหน้าที่ของหอบังคับ  
การบินก็ เห็นอากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด หายไปจากจอเรดาร์.

อย่างไรก็ดี, ในส่วนของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับญาติของผู้เสียชีวิต  
โดยสาเหตุจากอากาศยานตกนั้น, บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้จ่ายเงินช่วยเหลือขั้นต้น  
สำหรับการจัดการพิธีการเรื่องศพรายละเอียด 20,000 บาท. สำหรับค่าสินไหมทดแทนในส่วนอื่นนั้น,  
เนื่องจากบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้ทำประกันอากาศยานแบบโบอิง 737 หมายเลข  
ทะเบียน เอช. เอส. - ที.บี.ซี. ลำที่ตกดังกล่าวไว้กับบริษัททิพยประกันภัย จำกัด,  
หมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย เลขที่ เอวีเอชแอล 13051/86, ระยะเวลาการคุ้มครอง  
1 ปี นับจากเที่ยงวันของวันที่ 1 ตุลาคม 2529, โดยเอาประกันอากาศยานราคา 9.5 ล้าน  
เหรียญสหรัฐอเมริกา, หรือประมาณ 245 ล้านบาท. วงเงินความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม  
คนโดยสารและสินค้า 150 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา, คิดเป็นเงินไทยประมาณ 3,865  
ล้านบาท, ซึ่งการคุ้มครองของกรมธรรม์, คุ้มครองเสี่ยงภัยทุกชนิดรวมทั้งภัยสงครามด้วย.  
บริษัททิพยประกันภัย จำกัด นี้, ได้ประกันต่อบริษัทรับประกันภัยต่าง ๆ ทั่วโลก 86 บริษัท,  
รวมทั้งบริษัท ลอยด์ จำกัด, ซึ่งรับประกันอยู่ 88.995 % มิวนิค 5 % สวิสรี, สวิสทูล  
และบริษัททิพยประกันภัย จำกัด รวมกัน 6 % รวมทั้งสิ้น 100 %.

ในส่วนค่าสินไหมทดแทน, สำหรับคนโดยสารที่ประสบอุบัติเหตุในเที่ยวบินนี้,  
บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, โดยบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด เสนอให้รายละเอียด 4 แสนถึง  
ล้านบาท, โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของแต่ละบุคคลอันขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง, ทั้งนี้, ไม่คำนึงว่า  
จะเป็นคนไทยหรือชาวต่างชาติ.

ทายาทของคนโดยส่วนใหญ่อุบัติใจในค่าเสียหายที่ชดใช้, คงปรากฏว่ามี  
ทายาทของคนโดยสารชาวมมาเลเซียบางรายยื่นฟ้องผู้เกี่ยวข้อง เป็นคดีดังนี้:

1. คดีหมายเลขดำที่ 18005/2531 ระหว่าง:

- |          |  |            |
|----------|--|------------|
| โจทก์    | - Miss Sharon Kok Kam Yin                  |            |
|          | - Mr. Kevin Kok Kai Weng                   |            |
|          | - Mrs, Yu Kwai Lin                         |            |
|          | - Mr. Yeuh Phaik Jong                      |            |
|          | - Mr. Chin Yung Wah และ Mrs. Kok Suit Heng |            |
| ยื่นฟ้อง | - บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด                 | จำเลยที่ 1 |
|          | - บริษัทการบินไทย จำกัด                    | จำเลยที่ 2 |
|          | - กรมการบินพาณิชย์                         | จำเลยที่ 3 |
|          | - บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด               | จำเลยที่ 4 |

ในข้อหาละเมิด, เป็นเหตุให้ Mrs. Chew Saw See และ Mr. Kok  
Wai Lam ถึงแก่ความตายโดยเรียกค่าเสียหายรวมทั้งสิ้น 38,673,525.92 บาท.

2. คดีหมายเลขดำที่ 18012/2531 ระหว่าง:

- |       |   |
|-------|---|
| โจทก์ | - Mrs. Tan Gvat Tiw มารดาของ Miss Guan Cai Lian |
|       | - Mrs. Teo Ton มารดาของ Mr. Ho Kee Kiam         |
|       | - Mrs. Ho Lai Eng มารดาของ Miss Khong Way May   |
|       | - Mrs. Kua Siew Kam มารดาของ Mr. Loo Hui Kait   |
|       | - Mr. Loi Chai Sam บิดาของ Miss Loi Wee Mei     |
|       | - Mr. Boh Thai Hwa มารดาของ Miss Loi Wee Mei    |
|       | - Mr. Koh Tee Neah สามีของ Mrs. Lee Kok Mui     |
|       | - Miss Koh Ree Nie บุตรีของ Mrs. Lee Kok Mui    |
|       | - Miss Koh Ree Loon บุตรีของ Mrs. Lee Kok Mui   |
|       | - Miss Kok Ree Lin บุตรีของ Mrs. Lee Kok Mui    |
|       | - Mrs. Lee Kok Mui บุตรีของ Mrs. Lee Kok Mui    |

|          |                              |            |
|----------|------------------------------|------------|
| ยื่นฟ้อง | - บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด   | จำเลยที่ 1 |
|          | - บริษัทการบินไทย จำกัด      | จำเลยที่ 2 |
|          | - บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด | จำเลยที่ 3 |
|          | - กรมการบินพาณิชย์           | จำเลยที่ 4 |

ในข้อหาละเมิดเป็นเหตุให้ Miss Guan Chai Lian ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 7,518,631.87 บาท. Mr. Ho Kee Kiam ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 5,610,602.- บาท, Miss Khong Way May ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 2,998,356.68 บาท, Mr. Loo Hui Kiat ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 4,053,757.62 บาท, Miss Loi Wee Mei ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 3,766,398.98 บาท, Mrs. Lee Kok Mui ถึงแก่ความตาย  
 เรียกค่าเสียหาย 6,804,729.36 บาท รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 30,752,476.51 บาท

คดีทั้งสองนี้กำลังอยู่ในชั้นพิจารณาของศาล.

จากตัวอย่างกรณีศึกษาทั้ง 3 กรณีข้างต้นนี้, จะพบว่า, อนุสัญญากรุงวอร์ซอ  
 รวมทั้งพิธีสารต่าง ๆ, และความตกลงที่เกี่ยวข้อง, แม้ประเทศไทยจะยังมิได้เข้าเป็นภาคี,  
 แต่อนุสัญญาดังกล่าว เหล่านี้ก็ได้เข้ามามีบทบาททั้งต่อคนโดยสารชาวไทย และสายการบินของชาติด้วย.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า, การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันมีบทบาทเพิ่มสูงขึ้น, อันเนื่องมาจากความก้าวหน้าทางด้านวิทยาการ, ที่สามารถสร้างอากาศยาน, ซึ่งรับน้ำหนักบรรทุกได้มาก, และบินเป็นระยะทางไกล ๆ ได้. จากสถิติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, เฉพาะ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ, ในช่วง 3 เดือน, มีการอากาศยานทำการบินขึ้นและลงกว่า 12,000 เที่ยวบิน. นอกจากนี้, การขนส่งทางอากาศปัจจุบันยังเป็นการบินระหว่างประเทศและทวีปต่าง ๆ ทั่วโลกอีกด้วย.

แม้ว่าปัจจุบันความก้าวหน้าทางด้านวิทยาการจะมีสูง, แต่เนื่องจากการสร้างอากาศยานต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเป็นอย่างมาก. อีกทั้งการขนส่งทางอากาศก็มีสภาวะการเสี่ยงที่สูงกว่าการขนส่งทางอื่น. เมื่อการขนส่งทางอากาศขยายตัวสูงขึ้น, การเกิดของอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศก็มีสูงขึ้นตามมา. การเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้งก็ยังคงผลให้มีความเสียหายอย่างใหญ่หลวงเกิดขึ้น. นอกจากนี้, ในการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้ง, โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, คนโดยสารซึ่งได้รับความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้น, ล้วนแต่เป็นคนต่างชาติ, ต่างภาษา, และต่างถิ่นฐานกันไป, การได้รับชดเชยค่าเสียหายก็ต่างกันไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ, ซึ่งให้ความคุ้มครองที่แตกต่างกันออกไป, แม้ว่าจะได้รับความเสียหายใกล้เคียงกัน. ด้วยเหตุนี้, ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งนั้น, ผู้ที่ได้รับความเสียหายในลักษณะเดียวกันได้รับการเยียวยาต่างกันหรือไม่เท่ากัน, ดังนั้น, ประเทศต่าง ๆ ในโลกจึงได้เข้าร่วมมือกันในการที่จะให้คนโดยสารนั้นได้รับความคุ้มครองมากขึ้น, และเป็นไปอย่างเท่าเทียมกัน. ความร่วมมือเหล่านี้, เองที่ผลักดันให้เกิดมีอนุสัญญาและความตกลงว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศต่อคนโดยสารและสัมภาระฉบับต่าง ๆ ขึ้น, กล่าวคือ:

1. อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ, 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), เรียกกันโดยทั่วไปว่า, อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929.

2. 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 Sign at Warsaw on 12 October 1929), ลงนาม ณ กรุงเฮก, เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955, เรียกกันโดยทั่วไปว่า พิธีสารกรุงเฮก 1955.

3. 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 Sign at the Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955), ลงนาม ณ กรุงกัวเตมาลา, เมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971, เรียกกันโดยทั่วไปว่า, พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971.

4. พิธีสารเพิ่มเติมหมายเลข 1-4, ลงนาม ณ เมืองมอนตรียอล, เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975, เรียกโดยทั่วไปว่า, พิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนตรียอล ฉบับที่ 1-4.

5. อนุสัญญาเพื่อเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ทำสัญญาการขนส่ง, ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา, เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961, (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 ค.ศ. 1961.

6. ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966. (The Montreal Agreement 1966).

อนุสัญญาและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมทั้งหมดที่ได้กล่าวมานี้, เรียกรวมกันว่า "ระบบวอร์ซอ" (The Warsaw System), ซึ่งได้วิวัฒนาการมาเป็นลำดับ, จนสามารถครอบคลุมปัญหาของการรับขนระหว่างประเทศได้มากที่สุด, โดยมีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929, เป็นอนุสัญญาแม่บท, วางหลักและขอบเขตความรับผิดไว้ดังนี้:

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่กรรม, หรือได้รับบาดเจ็บ, หรือคนโดยสารได้รับบาดเจ็บอันใดทางร่างกาย, ถ้าหากว่าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น, เกิดขึ้นบนอากาศยาน, หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ในการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน.

2. ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากความล่าช้าในการขนส่งคนโดยสาร, สัมภาระ, หรือสินค้า.

3. ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตัวแทน, หรือลูกจ้างในทางการที่จ้าง, และไม่อาจยกบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงวอร์ซอในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องตนให้พ้นความรับผิดขึ้นอ้าง, หากความเสียหายนั้น, เกิดจากการกระทำโดยจงใจ (Wilful Misconduct), ของตัวแทน, ลูกจ้าง, หรือการกระทำของบุคคลเหล่านี้, โดยถือว่าเป็นการกระทำที่บกพร่องของผู้ขนส่งเอง, แต่การกระทำของตัวแทน, หรือลูกจ้างนั้น, ต้องอยู่ในทางการที่จ้างด้วย.

ต่อมาพิธีสารกรุงเฮกได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของตัวแทน, หรือลูกจ้าง, โดยไม่จำกัด หาก:

- 1.) เป็นการกระทำ, หรือละเว้นโดยจงใจ, ที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย.
- 2.) เป็นการกระทำ, หรือละเว้นโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง, หรือซึ่งอาจคาดหมายได้ว่าจะเกิดผลเสียหาย.

4. อนุสัญญากรุงวอร์ซอ. กำหนดความรับผิดในการขนส่งคนโดยสารแต่ละคน จำกัดเพียงจำนวนเงิน 125,000 ฟรังก์ปวงกาเร. และพิธีสารกรุงเฮก. ได้ขยายระดับความรับผิด. จาก 125,000 ฟรังก์ปวงกาเร. เป็น 250,000 ฟรังก์ปวงกาเร. พิธีสารเพิ่มเติมกรุงกัวเตมาลา. ได้ขยายความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารออกไปเป็น 1,500,000 ฟรังก์ปวงกาเร. และพิธีสารเพิ่มเติม ณ เมืองมอนตรียอล ค.ศ. 1975. ฉบับ 1-3. ได้เปลี่ยนจากการใช้หน่วยเงินฟรังก์ปวงกาเรมาใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDR<sub>S</sub>) แทน.

5. ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดอย่างไรไม่จำกัดในกรณีดังต่อไปนี้:

1.) ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นโดยการจงใจปฏิบัติ. หรือโดยละเลยในส่วนของผู้ขนส่ง. หรือโดยตัวแทนใด ๆ ของผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติภายในขอบข่ายแห่งงานจ้างของผู้ขนส่ง. หรือ

2. เมื่อผู้ขนส่งรับขนคนโดยสารโดยไม่ออกบัตรโดยสารให้คนโดยสาร. หรือยอมรับสัมภาระเดินทางของคนโดยสารโดยไม่ออกตั๋วรับสัมภาระให้คนโดยสาร. หรือออกไปรับให้ไม่เรียบร้อย.

6. ผู้ขนส่งเป็นอันพ้นจากความรับผิดหาก:

1.) ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุเพื่อแก้ตัวให้พ้นจากความรับผิดได้. เมื่อผู้ขนส่ง. หรือตัวแทน. ได้ใช้มาตรการอันจำเป็นทุกประการแล้วที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหาย. หรือพิสูจน์ได้ว่าตนเอง. หรือผู้แทน. ไม่อาจใช้มาตรการเช่นนั้นได้. หรือ

2.) ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า. ความเสียหายเกิดขึ้นจาก. หรือมีส่วนเนื่องมาจาก. ความประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย.

ในเรื่องการดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหาย. จะต้องกระทำในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำอนุสัญญา. โดยจะเป็นในศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ. หรือมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่. หรือมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน. หรือในศาลที่มีอำนาจศาล ณ ถิ่นที่ปลายทางแล้วแต่โจทก์จะเลือกเอา.

สำหรับประเทศไทย, เริ่มมีการขนส่งทางอากาศมาตั้งแต่ พ.ศ. 2465, และเริ่มมีการบินพาณิชย์แท้จริง เมื่อรัฐบาลจัดตั้ง "บริษัท เดิรอากาศ จำกัด" ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2474, และเริ่มมีกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศเอาไว้ในพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พุทธศักราช 2465, และพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พุทธศักราช 2480 ตามลำดับ. โดยในพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พุทธศักราช 2465, ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศมีความรับผิดชอบสำหรับการรับส่ง เช่นเดียวกับผู้ขนส่งทางอื่น ๆ, และในพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พุทธศักราช 2480, ได้บัญญัติให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมาใช้บังคับในการรับขนโดยอากาศยาน, เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว. จนกระทั่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศฉบับปัจจุบัน, คือพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497, ซึ่งไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนโดยอากาศยาน, ทั้งนี้, เนื่องจากคณะกรรมการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีความเห็นว่า, สามารถอาศัยหลักแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนบังคับได้, หากแต่ก็เป็นการใช้เฉพาะการขนส่งทางอากาศยานภายในประเทศเท่านั้น. กรณีจึงเป็นว่าในปัจจุบัน, ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศนี้, มิได้มีกฎหมายบัญญัติไว้โดย เฉพาะคงปรากฏแต่เพียงว่าคณะกรรมการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497, เห็นว่าสามารถอาศัยหลักแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนบังคับได้เท่านั้น, อย่างไรก็ตาม, ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและผ่านการพิจารณาทั้งสามวาระด้วยมติเห็นชอบเป็นเอกฉันท์นั้น, ก็ได้มีบันทึก เปรียบเทียบและเหตุผลในการให้นำหลักแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมาใช้โดยไม่จำกัดบัญญัติ เรื่องการรับขนไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินทางอากาศ, คือพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497 ด้วยแล้ว.

แม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนจะเป็นกฎหมายซึ่งบัญญัติให้ใช้กับการรับขนทั่วไป, หากแต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 609 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวแล้ว, ผู้เขียนเองก็มีความเห็นว่า บทบัญญัตินี้ดังกล่าวมิได้มุ่งหมายที่จะให้ใช้กับการขนส่งทางอากาศ. ทั้งนี้, เนื่องจากขณะที่มีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนนั้น, การขนส่งทางอากาศในประเทศไทยยังไม่เป็นที่แพร่หลาย, โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, เพราะในขณะนั้นที่พระราชกฤษฎีกาให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พุทธศักราช 2471, ซึ่งเป็นฉบับที่มีผลใช้ในปัจจุบัน, ออกมา,

เพื่อยกเลิกพระราชกฤษฎีกาให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พุทธศักราช 2467 นั้น. ประเทศไทย เพิ่งจะ เริ่มมีการขนส่งทางอากาศ. การบินพาณิชย์ที่แท้จริงมิได้ เริ่มขึ้น. ดังนั้น, ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 จึงบัญญัติแยก เฉพาะการขนส่งของหรือ คนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟ. การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลข, และการรับขนส่งของทางทะเล ให้ "บังคับตามกฎหมายและกฎบังคับว่าด้วยการนั้น". นอกจากนี้, การยกเลิกบทบัญญัติ เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 ก็ทำให้เกิดปัญหาขึ้นว่า แท้จริงแล้วเมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศไม่ว่าภายในประเทศหรือระหว่างประเทศขึ้นจะใช้กฎหมายใดมาปรับแก้คดี.

เกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวนี้, นักนิติศาสตร์มีความเห็นแตกต่างกันออกไป. พอสรุปได้ 2 แนวทาง. กล่าวคือ, แนวทางแรกเห็นว่า, จะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้ปรับแก้คดี, ไม่ว่าจะในฐานะบทกฎหมายทั่วไป, หรือบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งก็ตาม. อีกแนวทางหนึ่งเห็นว่า, เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมิได้มุ่งหมายจะ ให้ใช้กับการขนส่งทางอากาศแล้ว, แนวความเห็นหลังนี้จึงไม่เห็นด้วยที่จะใช้ประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์มาปรับแก้คดีโดยพยายามหากกฎหมายอื่นมาปรับแก้คดีแทน.

จะอย่างไรก็ตาม, ในการที่พิจารณาว่าจะใช้กฎหมายใดมาปรับแก้คดีนั้น, ผู้เขียน มีความเห็นว่าในชั้นแรกนี้, เราจะต้องพิจารณาว่า, การขนส่งทางอากาศนั้น เป็นการขนส่ง ภายในประเทศ, หรือการขนส่งระหว่างประเทศก่อน. สาเหตุที่จะต้องแยกการพิจารณา การขนส่งทางอากาศภายในประเทศและการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศออกจากกันนั้น, ก็เนื่องจากว่า, แม้ว่าจะในรูปแบบของการขนส่งทั้งสองประเภทนี้จะมีลักษณะที่เหมือนกัน, หากแต่กระบวนการในการขนส่งทั้งสองประเภทนั้นออกจะแตกต่างกัน. และแน่นอนว่า, การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น, จะยุ่งยากซับซ้อนกว่า, รวมทั้งมีบุคคลเข้ามา เกี่ยวข้องด้วยมากกว่า. กฎหมายที่จะใช้บังคับแก้คดีก็ย่อมจะแตกต่างกัน, กล่าวคือ:

1. การขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, คือการขนส่งที่มีถิ่นที่ต้นทางที่ทำ การขนส่งและมีถิ่นที่ปลายทางที่ทำการขนส่งอยู่ภายในประเทศเดียวกัน, แม้ว่าการขนส่งนั้น จะได้มีการแวะพักในอีกประเทศหนึ่ง, หากการแวะพักนั้นมีใช่เป็นการแวะลงเพื่อการค้า, การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าแล้ว, การขนส่งดังกล่าวก็จะมีลักษณะ เป็นการขนส่งภายในประเทศ.

สำหรับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศนั้น, ย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ. ประเทศไทยมิได้มีกฎหมายสำหรับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศบังคับเพื่อการนั้น, และเมื่อมิได้มีบทกฎหมายพิเศษใช้บังคับสำหรับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศแล้ว, หากมีกรณีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเกิดขึ้น, กฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดีก็คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน, ซึ่งมีฐานะเป็นบทกฎหมายทั่วไปนั่นเอง.

2. การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, คือการขนส่งที่มีถิ่นที่ต้นทางที่ทำการขนส่งและถิ่นที่ปลายทางที่ทำการขนส่ง, ตั้งอยู่คนละประเทศ, หรือในประเทศเดียวกันหรือสถานที่แห่งเดียวกัน, หากแต่ได้มีการแวะพักในอีกประเทศหนึ่ง, โดยการแวะพัก เช่นว่านั้น, เป็นการแวะลงเพื่อการค้า, ขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า.

สำหรับในกรณีของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนี้, แม้มิได้มีกฎหมายพิเศษใช้บังคับสำหรับการนั้นโดยเฉพาะ, เช่นเดียวกับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศก็ตาม, การที่จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมาใช้บังคับนั้น, ผู้เขียนมีความเห็นว่า, แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนจะมีฐานะเป็นกฎหมายทั่วไปก็ตาม, แต่โดยลักษณะของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เอง, กลับแยกเอาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจการระหว่างประเทศออกต่างหาก. ดังจะเห็นได้จากในมาตรา 609 วรรค 2, ซึ่งบัญญัติว่า, "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น", และมาตรา 868, ซึ่งบัญญัติว่า, "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล". ผู้เขียนจึงไม่เห็นด้วยที่จะใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมาปรับแก้คดี. หากแต่เป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาไปถึงบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 2 ที่ว่า, "เมื่อใดไม่มีกฎหมายที่จะยกมาปรับแก้คดีได้, ท่านให้วินิจฉัยตามคลองจาริตประเพณีแห่งท้องถิ่น". ดังนั้น, สิ่งแรกที่จะต้องนำมาพิจารณาสำหรับกรณีนี้ก็คือ, "คลองจาริตประเพณีแห่งท้องถิ่น", อันถือว่่าคือแนวทางธรรมเนียม, หรือประเพณีในกลุ่มชน, เฉพาะหมู่เฉพาะเหล่า, ที่ถือปฏิบัติสืบต่อกันมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง, และชนกลุ่มนั้นถือ เป็นสิ่งที่ถูกต้อง, และต้องปฏิบัติตาม.

ในกลุ่มของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเองก็มีกฎเกณฑ์ที่ยอมรับ และใช้บังคับอยู่ในระหว่างกันและกัน, อันเป็นลักษณะของประเพณีทางการค้าในระหว่างผู้ขนส่งและผู้ให้บริการ. เมื่อมีคดีพิพาทในส่วนการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกิดขึ้นแล้ว, ประเพณีทางการค้าจึงเป็นสิ่งแรกที่จะต้องพิจารณาถึง, ซึ่งในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทุกวันนี้, ผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหลายถือเอาหลักเกณฑ์ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ซึ่งแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยพิธีสารกรุงเฮก, เป็นหลักปฏิบัติระหว่างกัน. ทั้งนี้, เนื่องจากเป็นความตกลงที่ประเทศต่าง ๆ ได้ร่วมมือกันจัดตั้งขึ้นเพื่อประสานประโยชน์ของผู้ขนส่งและคนโดยสารให้เป็นไปในทางเดียวกัน.

สำหรับประเทศไทย, ซึ่งมีบริษัท การบินไทย จำกัด, เป็นสายการบินแห่งชาติ, ก็ได้มีการยอมรับเอาเงื่อนไขแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก, มากำหนดไว้ที่บัตรโดยสาร. กำหนดความรับผิดชอบสำหรับผู้ขนส่งเอาไว้ในเงื่อนไขทั่วไปในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ (General Conditions of Carriage for Passenger and Baggage), ให้เป็นไปตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก. นอกจากนั้นแม้แต่การออกบัตรโดยสาร, ก็เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก, เพื่อให้สามารถใช้ร่วมกับสายการบินอื่น ๆ ด้วย. นอกจากนี้, แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้เป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว, แต่อนุสัญญานี้ก็มีบทบาทต่อสายการบินของประเทศ, ดังกรณีของ Dr. Philippe Goldman, ที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ. ด้วยเหตุนี้, สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, หลักเกณฑ์ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และอนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก, จึงเป็นเสมือนลักษณะประเพณีทางการค้าในระหว่างผู้ขนส่งและผู้ให้บริการที่ใช้ปฏิบัติระหว่างกัน. หลักดังกล่าวนี้, หากหลักใดมิได้ขัดต่อความสงบเรียบร้อย, และศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว, ก็สามารถถือเอามาใช้บังคับได้. ทั้งนี้, การจะตัดสินว่าหลักเกณฑ์ใดมีลักษณะเป็นประเพณีทางการค้า, หรือไม่นั้น, ย่อมอยู่ในดุลยพินิจของศาลผู้พิจารณาคดีเป็นสำคัญ.

จะอย่างไรก็ตาม, ปัจจุบัน, เราจะพบจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาว่า, ศาลมีแนวโน้มที่จะนำประมวลกฎหมายแห่งและหาพิพาทว่าด้วยการรับขน, มาใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่าง

ประเทศด้วย, ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 927/2524, 3876/2528, 2876-2877/2528, และ 2393/2529 \*ในขณะที่ประเทศส่วนใหญ่ในโลกที่ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศระหว่างประเทศต่าง เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารกรุงเฮก, อันทำให้คดีความที่ขึ้นสู่ศาลไทยส่งผลดังนี้:

1. ในลักษณะขอบเขตของความรับผิดนั้น, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร, หรือความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากการที่ต้องล่าช้าในการขนส่ง, เว้นแต่กรณีอันเป็นเหตุสุดวิสัย, ในขณะที่อนุสัญญากรุงวอร์ซอได้ขยายขอบเขตออกไป, ให้ผู้ขนส่งรับผิดในความเสียหายระหว่างการดำเนินการใด ๆ ในการขึ้นหรือลงจากอากาศยานด้วย, ในขณะที่เดียวกันผู้ขนส่งก็สามารถพ้นจากความรับผิดได้, หากกรณีเป็นเรื่องเหตุสุดวิสัย, หรือผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนได้ปฏิบัติตามมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นทุกประการ, เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว.

2. ในเรื่องค่าเสียหายนั้น, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้จำกัดขอบเขตของค่าเสียหายไว้, ทั้งยังกำหนดอีกว่าการตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น, หากมิได้ตกลงโดยชัดแจ้งแล้ว, ข้อความดังกล่าวถือเป็นโมฆะ, โดยให้อำนาจศาลผู้วินิจฉัยคดีใช้ดุลยพินิจในการคำนวณค่าเสียหายที่เกิดขึ้น, ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศฉบับต่าง ๆ ซึ่งใช้บังคับอยู่นั้น, ได้กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้, มีมูลค่าเทียบเป็นเงินไทยได้โดยประมาณตั้งแต่ 210,000 บาท ไปจนถึง 2,000,000 บาท, และข้อจำกัดนี้จะหมดไป, หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการผิดพลาดโดยตั้งใจ, หรือการปฏิบัติที่ผิดพลาด, หรือผู้ขนส่งไม่ออกบัตรโดยสารให้แก่คนโดยสาร, โดยถือเป็นข้อแลกเปลี่ยนว่า, คนโดยสารเพียงแต่พิสูจน์ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องมาจากการขนส่งนั้น, ก็เป็นการเพียงพอแล้ว, การกำหนดขอบเขตความรับผิดไว้ดังนี้, ก็เพื่อให้คนโดยสารซึ่งต่างเชื้อสาย, ต่างชาติกัน, ได้รับความคุ้มครองที่เท่ากันโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติว่า, คนสัญชาติใดควรจะได้รับ ความคุ้มครองในวงเงินเท่าใด.

\*ดูคำพิพากษาศาลฎีกาหน้า, 132.



ขณะเดียวกันก็ไม่กำหนดให้ค่าเสียหายนั้นสูงจนเกินส่วน. อันจะทำให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องถึงกับประสบภาวะการขาดทุน, ล้มละลาย. แม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่ได้จำกัดวงเงินความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นไว้ก็ตาม, นักนิติศาสตร์หลายท่านก็ยังลังเลไม่แน่ใจว่าค่าเสียหายที่จะได้รับนั้นจะเท่ากับที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้. นอกจากนี้, การไม่กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดไว้, ก็เป็นการล่อแหลมในกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นสายการบินของไทย, และคนโดยสารเป็นชาวต่างชาติ, ดังเช่นกรณีที่อากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทยจำกัดตกที่จังหวัดภูเก็ต เป็นต้น.

3. ในเรื่องการกำหนดตัว "ผู้ขนส่ง" ซึ่งมีฐานะเป็นคู่ความฝ่ายหนึ่งนั้น, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ให้คำจำกัดความของผู้ขนส่งไว้ว่า, หมายถึง "ผู้รับขนของ, หรือคนโดยสาร, เพื่อพาเหินเป็นทางค้าปกติของตน". ในขณะที่การขนส่งทางอากาศปัจจุบันนี้, มีผู้เข้าร่วมเกี่ยวข้องด้วยมากมายในการขนส่ง, ทั้งนี้, ก็ด้วยเหตุผลทางด้านการตลาด. การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดขอบเขตของ "ผู้ขนส่ง" ไว้ดังนี้, ทำให้คนโดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายนั้น, มีโอกาสที่จะเลือกฟ้องบุคคลที่จะต้องรับผิดได้มากเท่ากับที่ในอนุสัญญารุงวอร์ซอกำหนดไว้, โดยเฉพาะในกรณีที่การขนส่งนั้นเป็นการขนส่งหลายทอด, ซึ่งในอนุสัญญารุงวอร์ซอได้บัญญัติความรับผิดสำหรับผู้ทำการขนส่งเป็นช่วงต่อกันไป, เรียกว่า "ผู้ขนส่งต่อเนื่อง", ไว้ด้วย. นอกจากนี้, การไม่ให้นิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง" ของอนุสัญญารุงวอร์ซอไว้, ก็เป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการตีความเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคได้มากขึ้นด้วย.

4. ในเรื่องเขตอำนาจศาล, แม้ว่าเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญารุงวอร์ซอนี้จะจำกัดอยู่ในประเทศที่เป็นภาคีสัญญาเท่านั้น, แต่เมื่อพิจารณาดูปริมาณของประเทศที่เป็นภาคีแล้ว, จะเห็นว่าข้อจำกัดดังกล่าวนี้, เกือบจะไม่เป็นผล, เพราะอนุสัญญาดังกล่าวมีประเทศที่เข้าเป็นภาคีมากมาย, และเมื่อเราย้อนไปพิจารณาประกอบกับในเรื่องของ "ผู้ขนส่ง" ด้วยแล้ว, จะเห็นว่าการกำหนดขอบข่ายของ "ผู้ขนส่ง" ไว้กว้างนั้น, ทำให้เขตอำนาจศาลขยายตามไปด้วย. นอกจากนี้, เขตอำนาจศาลตามอนุสัญญารุงวอร์ซอ ก็ขยายกว้างกว่าที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทย, กล่าวคือ, ศาลที่จะมีอำนาจพิจารณาคดีในคดีความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายไทย,

จะต้องเป็น "ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา", หรือหากจะเป็น "ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น", ก็จะต้องได้รับอนุญาตจากศาลก่อน, ในขณะที่ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, จะได้แก่ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ, ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่, ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน, และศาลที่มีอำนาจ ณ ถิ่นที่ปลายทาง. การที่เขตอำนาจศาลขยายกว้างออกดังนี้, จะเป็นการอ่านวดยความสะดวกให้แก่คนโดยสารที่ได้รับ ความเสียหายให้สามารถเลือกฟ้องคดีได้สะดวกขึ้น. แต่ถ้าเป็น เขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยแล้ว, หากกรณีเป็นว่า, คนโดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายซื้อตั๋วจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของสายการบิน, อันจะถือว่าสายการบินผู้ขนส่งรายนั้น, มิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยได้แล้ว, การดำเนินคดีก็เป็นเรื่องที่ยุ่งยาก, จนบางครั้งอาจทำให้คนโดยสารต้องนำคดีไปฟ้องยังศาลต่างประเทศ, ทำให้ไม่สะดวกและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูง.

การใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บังคับแก่การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น, ผู้เขียนเห็นว่า, แม้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีได้กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดชอบเอาไว้, ทำให้คนโดยสารหรือผู้เสียหายนั้นสามารถเรียกค่าเสียหายได้โดยไม่จำกัดก็ตาม, หากแต่เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนอื่น ๆ แล้ว, กลับพบว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้นขยายความคุ้มครองให้แก่ผู้โดยสารมากกว่า, ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องขอบเขตแห่งความรับผิดชอบที่ขยายกว้างกว่า, หรือการกำหนดตัวผู้ขนส่งให้กว้างขวางขึ้น, รวมทั้งการขยายเขตอำนาจศาลให้กว้างขวางออกไป, อันเป็นการคุ้มครองคนโดยสารซึ่งเป็นผู้บริโภคได้มากกว่า. นอกจากนี้, ยังเห็นว่าลักษณะของอนุสัญญากรุงวอร์ซอมีได้มุ่งเพียงแต่จะคุ้มครองทางด้านผู้บริโภคเพียงฝ่ายเดียว, หากแต่การกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบเอาไว้, ก็เพื่อช่วยมิให้สายการบินผู้ขนส่งซึ่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง, ต้องประสบกับปัญหาการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายมากมายจนอาจถึงขั้นล้มละลายได้, เว้นไว้เสียแต่ว่า, ความเสียหายนี้จะเกิดขึ้นโดยความผิดของผู้ขนส่งเอง. การให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งทางอากาศของอนุสัญญากรุงวอร์ซอนี้, เป็นเรื่องที่เป็นประโยชน์สำหรับประเทศไทย, ซึ่งมีสายการบินผู้ขนส่งทางอากาศเป็นสายการบินแห่งชาติแต่เพียงสายเดียว, และมีทุนในการดำเนินงานน้อย, เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ. นอกจากนี้, จำนวนของค่าเสียหายก็มีได้อยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำจนเกินไป, ทั้งยังทำให้สะดวกกับผู้เสียหายด้วย.

จะอย่างไรก็ตาม. การนำเอาอนุสัญญากรุงวอร์ซอมาใช้เป็นกฎหมายในคดี การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น. ยังไม่สามารถจะกระทำได้. เนื่องจากประเทศไทย ยังมีได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว. ปัญหา. นี้. ครั้งหนึ่งประเทศไทยโดยมติของ คณะรัฐมนตรี. เห็นชอบในหลักการให้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. และพิธีสาร กรุงเฮก. ซึ่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวได้รับการยอมรับเป็นอย่างมากในกลุ่มประเทศ ผู้ทำการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในปัจจุบัน. และขณะนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินการ ศึกษาเพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีอยู่.

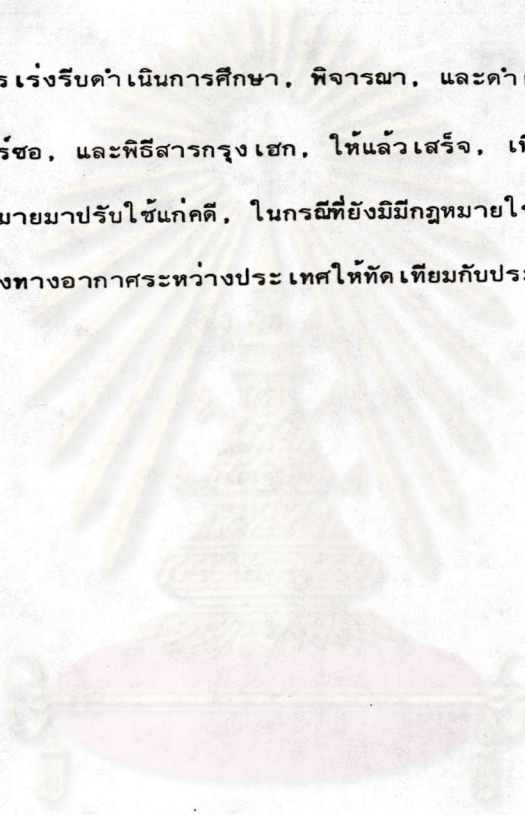
เกี่ยวกับเรื่องนี้. ผู้เขียนเห็นว่า. การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ และพิธีสารกรุงเฮกด้วยนั้น. จะทำให้ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสูงขึ้นกว่าที่อนุสัญญา กรุงวอร์ซอกำหนดไว้ถึงเท่าตัว. อย่างไรก็ดี. จำนวนค่าเสียหายก็ไม่สูงจนเกินกว่าที่สายการบิน ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบได้. แต่ถ้าการเข้าเป็นภาคีนั้นขยายไปถึงพิธีสารกรุงกัวเตมาลาแล้ว. แม้จำนวนเงินที่ผู้เสียหายจะได้รับจะสูงกว่าพิธีสารกรุงเฮก. ทว่าพิธีสารกรุงกัวเตมาลานั้น. ยังมิได้รับการยอมรับกันแพร่หลายนักในประเทศอื่น ๆ. การเข้าเป็นภาคีของประเทศไทย. จะทำให้สายการบินแห่งชาติของเราซึ่งเป็นผู้ขนส่ง. ต้องแบกภาระในจำนวนค่าเสียหายสูงกว่า สายการบินผู้ขนส่งของชาติอื่น ๆ. อันจะเป็นผลเสียมากกว่า. ขณะนี้. การเข้าเป็นภาคี พิธีสารกรุงกัวเตมาลาจึงยังไม่สมควร.

การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. และพิธีสารกรุงเฮกนั้น. นอกจากจะเป็น การปรับกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของไทยให้เอื้ออำนวย และคุ้มครองคนในชาติ. รวมทั้งสายการบินของชาติ. เพิ่มขึ้นจากเดิมแล้ว. การเข้าเป็น ภาคีในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ. และพิธีสารกรุงเฮก. ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ได้รับการยอมรับกัน ในหมู่ประเทศผู้ทำการขนส่ง. ก็จะเป็นการช่วยลดความแตกต่างที่มีอยู่ในการเกิดอุบัติเหตุ จากการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้ง. ให้ได้รับการเยียวยาที่เหมือนกัน. หรือเท่าเทียมกัน. ไม่ว่าคนโดยสารนั้นจะเป็นชนชาติใดก็ตาม.

เหตุนี้ผู้เขียนจึงเห็นว่า. สำหรับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน. ซึ่งไม่มีกฎหมายที่จะใช้ ปรับแก้คดีการขนส่งทางอากาศเมื่อเกิดขึ้นดังนี้แล้ว:

1. สำหรับกรณีที่ยังไม่มีกฎหมายที่จะใช้ปรับแก้คดี ศาลสามารถนำเอาหลักเกณฑ์แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, ในฐานะที่เป็นประเพณีทางการค้า, และเป็นจารีตประเพณี, ในกลุ่มผู้ทำการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ, โดยผ่านทางประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 2 ที่ว่า, "เมื่อใดไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับแก้คดีได้, ท่านให้วินิจฉัยตามคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น" มาใช้บังคับได้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายไทย.

2. ควรเร่งรัดดำเนินการศึกษา, พิจารณา, และดำเนินการเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอ, และพิธีสารกรุงเฮก, ให้แล้วเสร็จ, เพื่อป้องกันปัญหาข้อขัดแย้งในการพิจารณาหากกฎหมายมาปรับใช้แก้คดี, ในกรณีที่ยังไม่มีกฎหมายใช้บังคับ, และปรับมาตรฐานกฎหมายในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้ทัดเทียมกับประเทศอื่นทั่วโลก.



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย