

การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร



นางสาว ภัทรพร อรรถาพิช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2532


ISBN 974-569-838-5

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

016140

I10303315

Air Transport: Liability of Carrier for Carriage of Passenger



Miss Patraporn Attapich

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Laws

Faculty of Laws

Graduate School

Chulalongkorn University

1988

ISBN 974-569-838-5

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การขนส่งอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขน
คนโดยสาร

โดย

นางสาว กัทรพร อรรถาพิช

ภาควิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์ วิจิตร วายุรกุล

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

รองศาสตราจารย์ สำเรียง เมฆ เกรียงไกร



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....
.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ศาสตราจารย์ ดร. ถาวร วัชรราชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....
.....ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชาญวิทย์ ยอดมณี)

.....
.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ วิจิตร วายุรกุล)

.....
.....อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

(รองศาสตราจารย์ สำเรียง เมฆ เกรียงไกร)

.....
.....กรรมการ

(อาจารย์ อัมพร จันทรวิจิตร)

.....
.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบตี สัตตบุษย์)

.....
.....กรรมการ

(อาจารย์ บัทยา ดันดิรจนาพันธ์)



พิมพ์ต้นฉบับบทความวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว

ภัทรพร อรรถาพิช : การขนส่งทางอากาศ : ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขน
คนโดยสาร (AIR TRANSPORT : LIABILITY OF CARRIER FOR CARRIAGE OF
PASSENGER) อ. ที่ปรึกษา : อ. วิจิตร วายุรกุล, รศ. สำเรียง เมฆเกรียงไกร,
210 หน้า.

การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนี้มีบทบาทเพิ่มสูงขึ้น, เนื่องจากจากความก้าวหน้าทางวิทยาการ
ที่สามารถสร้างอากาศยานซึ่งรับน้ำหนักบรรทุกได้มากและบินเป็นระยะทางไกล ๆ ได้, ทำให้การขนส่ง
ทางอากาศขยายวงกว้างขึ้น, โดยเหตุนี้, ประเทศต่าง ๆ ในโลกจึงหันมาร่วมมือกันวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับ
การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศขึ้น, เพื่อให้มีลักษณะเป็นสากล, และเป็นที่ยอมรับกันในหมู่ประเทศ
ผู้เป็นเจ้าของและประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ, แต่สำหรับประเทศไทยนั้น, ยังไม่ปรากฏว่ามี
บทบัญญัติแห่งกฎหมายใดบัญญัติถึงกรณีความรับผิดของการขนส่งทางอากาศไว้, ไม่ว่าจะ เป็นภายในประเทศ
หรือระหว่างประเทศ, จึงเป็นปัญหาให้ต้องพิจารณาอยู่ เสมอว่า, เมื่อมีคดีเกี่ยวกับความรับผิดในการขนส่ง
ทางอากาศเกิดขึ้น, จะใช้กฎหมายใดมาบังคับแก้คดี.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้, ผู้เขียนได้ทำการค้นคว้า เพื่อตอบปัญหาที่ว่า, เมื่อกรณีมีความรับผิดใน
การขนส่งทางอากาศเกิดขึ้น, ไม่ว่าจะ เป็นการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ, หรือการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างประเทศก็ตาม, จะใช้กฎหมายใดบังคับแก้คดี, โดยแยกการค้นคว้าออกเป็นสองภาค, ในภาคแรก,
เป็นการศึกษาปัญหาในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายทางสารบัญญัติ, ส่วนในภาคที่สอง, เป็นการศึกษาปัญหาในส่วน
ที่เป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติ, และนำเสนอตัวอย่างที่เกี่ยวข้อง, เพื่อศึกษาเทียบเคียง, พร้อมทั้งได้สรุปและ
เสนอแนะแนวทางที่ควรจะเป็นไปในการแก้ปัญหาดังกล่าวด้วย.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชานิติศาสตร์.....
สาขาวิชานิติศาสตร์.....
ปีการศึกษา 2532

ลายมือชื่อนิติ
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

พิมพ์ต้นฉบับบทคัดย่อวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว



PATRAPORN ATTAPICH : AIR TRANSPORT : LIABILITY OF CARRIER FOR CARRIAGE OF PASSENGER. THESIS ADVISOR WICHITR WAYURAKUL, ASSO. PROF. SAMRIENG MEKKRIENGKRAI, Ed. D. 210 pp.

Air Transport has increased its role and importance in the transportation industry rapidly. Thanks for the advance technology that makes possible an aircraft that carrier higher payload over a longer range. As a result, air transport now extends from domestic circle to include that of international. Many countries who own and operate international airlines have put together their effort in order to establish the generally accepted rules and regulations for air transport among themselves. Thailand however, has got no regulations in respect of liability of air carrier, either for domestic or international. Therefore, problems always arise whenever there is such a case and decision has to be made on which kind of law should be executed.

In this thesis, the author has conducted a research which is steered to discover the most appropriate law to be executed in the liability case of both domestic and international air transport. Research is divided into two parts, substantive law and procedure law both are accompanied by relevant case studies and analysis conclusion and recommendation for guideline which should be followed to resolve the problems are presented.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา นิติศาสตร์

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2532

ลายมือชื่อนิติต *Patraporn Attapich*

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา *Wichitr Wayurakul*



กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ วิจิตร วายุรกุล, และท่านรองศาสตราจารย์
สำเรียง เมฆเกรียงไกร, เป็นอย่างสูงที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าและให้เกียรติเป็นอาจารย์
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้, ทั้งยังช่วยกรุณาให้คำแนะนำและชี้แนะแนวทางในการเขียน
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้.

กราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ อัมพร จันทรวิจิตร, ที่กรุณาสละเวลาในการตรวจ
แก้ไขข้อบกพร่องโดยละเอียด, ทั้งยังช่วยเสนอแนะให้นำเครื่องหมายวรรคตอนมาใช้ประกอบ
การเขียนวิทยานิพนธ์, เพื่อให้เนื้อหาวิทยานิพนธ์ชัดเจนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น. กราบขอบพระคุณ
ท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชาญวิทย์ ยอดมณี, ที่กรุณาให้เกียรติเป็นประธานกรรมการในการสอบ
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้และให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด.

ขอบพระคุณ อาจารย์ ปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์, ที่กรุณาสละเวลาขีด เวลาให้วิทยานิพนธ์
ฉบับนี้มี เนื้อหาที่ครบถ้วนและอยู่ในขอบข่าย, รวมทั้งยังช่วยแนะนำแหล่งข้อมูลให้กับผู้เขียน.

ขอบคุณ สำหรับกำลังใจ, และความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้านจาก คุณ ศิริศักดิ์
ดิยะพรรณ, คุณ คุชฎี ประดิษฐบาทูกา, คุณ พลวิทย์ ทิรัญวัฒน์ศิริ, คุณ นพพร รัชชเวทย์,
คุณ เมธี จิตต์ประจง, คุณ อัจฉรา ราชวัลลภานุศิษฐ์ และที่ ๆ ฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ บริษัท
การบินไทย จำกัด ทุก ๆ ท่านที่มีส่วนในความสำเร็จของวิทยานิพนธ์นี้.

อย่างไรก็ตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คงไม่ได้เกิดขึ้นหากมิได้รับความกรุณาจาก
ท่านรองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบดี ลัดตบุศย์, ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง
มา ณ ที่นี้.

เหนืออื่นใด คือ ความรัก, ความห่วงใย, กำลังใจจาก "พ่อแม่" และ "พี่"
อันเป็นกำลังใจที่สำคัญในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้.

ภัทรพร อรรถาพิช,



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
ส่วนที่	
บทนำ	1
วิวัฒนาการของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ	
1. ความเคลื่อนไหวในต่างประเทศ	1
2. ความเคลื่อนไหวในประเทศไทย	24
ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ: ขอบเขตการวิจัย	31
1. ความสำคัญของปัญหา	31
2. วัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	32
3. ขอบเขตและวิธีดำเนินการวิจัย	33
1 วิเคราะห์ลักษณะและขอบเขตความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ	34
บทที่ 1 ลักษณะความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ	35
1. ลักษณะของการขนส่งทางอากาศ	35
2. แนวความคิดพื้นฐานในการรับผิดชอบ	42
2.1 ความรับผิดชอบทางละเมิด	46
2.2 ความรับผิดชอบทางสัญญา	50
2.3 ความแตกต่างระหว่างความรับผิดชอบทางละเมิดกับ ความรับผิดชอบทางสัญญา..	52
3. ความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ	55
3.1 ความรับผิดชอบทางละเมิด...	58
3.1.1 การขนส่งทางอากาศภายในประเทศ	58
3.1.2 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	59

3.2	ความรับผิดทางสัญญา	62
3.2.1	การขนส่งทางอากาศภายในประเทศ	62
3.2.2	การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	66
บทที่ 2	ขอบเขตความรับผิดในการขนส่งทางอากาศ	71
1.	ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน ..	71
1.1	ลักษณะและขอบเขตความรับผิดของผู้รับขน	74
1.1.1	ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อคนโดยสาร, ในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารนั้น, หรือความเสียหายอย่างใด ๆ, อันเป็นผลโดยตรงจากการที่ต้องล่าช้าในการขนส่ง, เว้นแต่ความเสียหายหรือล่าช้านั้นเกิดเพราะเหตุสุดวิสัย, หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง ..	74
1.1.2	ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องรับขนเครื่องเดินทาง, ที่คนโดยสารนำติดตัวไปเพื่อใช้สอยในการเดินทาง, โดยเหมาะสม, ตามสมควรแก่ฐานะของตน, และผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหาย, หรือบุบสลาย, หรือในการส่งของล่าช้า	77
1.2	ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง	80
2.	ความรับผิดตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ค.ศ. 1929	82
2.1	กฎหมายภายใน, ซึ่งเป็นแหล่งที่มาแห่งหลักเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	82
2.1.1	คอมมอนลอว์ (Common Law)	83
2.1.2	ประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส	85

2.2	แนวความคิดพื้นฐาน, ในการวางรากฐานความรับผิดชอบ ของผู้ขนส่งทางอากาศ	88
2.2.1	แนวความคิดทั่วไป	88
2.2.2	แนวความคิดทางด้านกฎหมาย	89
2.3	ลักษณะความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	89
2.3.1	เกิดอุบัติเหตุ (Accident) ชนิดใดชนิดหนึ่ง เกี่ยวกับการขนส่ง	89
2.3.2	อุบัติเหตุที่นั้นเกิดบนอากาศยาน, หรือในระหว่าง การบิน, หรือลงจากอากาศยาน	93
2.3.3	เป็นเหตุให้ตาย, บาดเจ็บ, หรือเสียหาย ทางกายอื่น ๆ	100
2.4	ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	103
2.4.1	ประเภทที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย	105
2.4.2	ประเภทที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในขอบเขตที่ จำกัด	109
2.4.3	ประเภทที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายไม่จำกัด	112
2.5	ความรับผิดชอบในการล่าช้า (Delay) ของการขนส่ง ...	117
2.6	ความรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการกระทำ ของตัวแทนหรือลูกจ้าง	119
บทที่ 3 การนำหลัก, ลักษณะ, ขอบเขตของความรับผิดมาปรับใช้ในประเทศไทย		121
1.	ปัญหาว่าจะใช้กฎหมายใดมาปรับแก้คดี	122
1.1	จารีตประเพณี	123
1.2	บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง	125
1.3	หลักกฎหมายทั่วไป	127

ส่วนที่	หน้า
2.	การนำเอาอนุสัญญากรุงวอร์ซอมาปรับแก้คดี 135
2.1	ในกรณีที่คู่สัญญามีเจตนาที่จะใช้อนุสัญญากรุงวอร์ซอ มาปรับแก้คดี 135
2.2	การนำเอาอนุสัญญากรุงวอร์ซอมาปรับแก้คดีโดยผลของ กฎหมาย 139
2	กระบวนวิธีพิจารณาเพื่อระงับข้อพิพาท 143
บทที่ 1	ปัญหาเกี่ยวกับคู่ความในคดี 144
1.	"ผู้ขนส่ง", ในคดีความรับผิดในการขนส่งทางอากาศตาม ความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 146
2.	"ผู้ขนส่ง", ในคดีความรับผิดในการขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศตามความหมายในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ 150
2.1	"ผู้ขนส่ง", ซึ่งเป็นคู่สัญญา 151
2.2	ผู้ขนส่งที่ทำการบินแบบเช่าเหมา 151
2.3	ผู้ขนส่งในการขนส่งร่วมกัน 153
2.4	ตัวแทนท่องเที่ยว 154
2.5	ผู้ขนส่งต่อเนื่อง 155
2.6	ลูกจ้าง, หรือผู้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง, ตัวแทน .. 158
บทที่ 2	ปัญหาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล 161
1.	เขตอำนาจศาล 161
2.	หลักของเขตอำนาจรัฐที่ใช้ปัจจุบัน 162
2.1	หลักอาณาเขต 162
2.2	หลักสัญชาติ 163
2.3	หลักความคุ้มครอง 163
2.4	หลักสากล 163
2.5	หลักตัวผู้เสียหาย 163

3.	หลักเขตอำนาจศาลไทยในการพิจารณาคดีความรับผิดในการ ขนส่งทางอากาศ	165
4.	หลักเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ	171
4.1	ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ	174
4.2	ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่	175
4.3	ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน	178
4.4	ศาลที่มีอำนาจ ณ ถิ่นที่ปลายทาง	182
บทที่ 3	ตัวอย่างกรณีศึกษา	185
1.	คดีระหว่าง Dr. Philippe Goldman กับ บริษัทการบินไทย จำกัด	185
2.	กรณีสหภาพโซเวียตยิงอากาศยานโดยสารของสายการบินโดยสาร เที่ยวบินที่ KE 007 ตก เมื่อวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1983	188
3.	กรณีอากาศยานโบอิง 737 ของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ตกเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2530	194
	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	198
	ภาคผนวก ก. (อนุสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง)	217
	ภาคผนวก ข. (รายชื่อประเทศผู้เข้าร่วมเป็นภาคี)	300
	ประวัติผู้เขียน	310