



### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางอากาศเป็นระบบการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยังมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก จากสภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในปัจจุบันยิ่งทำให้การขนส่งทางอากาศทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ เพราะการขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบของการขนส่งที่ให้ความสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ และจำเป็นต่อการขนส่งสินค้าบางประเภทที่ต้องการความรวดเร็วและปลอดภัยอย่างมาก

การบริการขนส่งทางอากาศถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทสำคัญต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลก ในปี ค.ศ. 1992 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเกินกว่า 22 ล้านตัน หรือประมาณหนึ่งในสี่ของมูลค่าการส่งออกสินค้ารวมของโลก<sup>1</sup> นั้นส่งออกโดยอาศัยรูปแบบของการขนส่งทางอากาศ และมีการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5-6 ในแต่ละปี ระหว่างปี ค.ศ. 1994-2010 ซึ่งเป็นอัตราเพิ่มที่สูงกว่าการอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมของโลก<sup>2</sup>

สำหรับประเทศไทยนั้น จากการศึกษาพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในปัจจุบันอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 1 ล้านตันต่อปี แต่สัดส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของไทยเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 14.86 ต่อปีระหว่างปี 2528-2539 และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังจะเห็นได้จากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ สนามบินกรุงเทพซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศหลัก ดังตารางต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> The air Transport Action Group, The Economic Benefit of Air Transport. (Geneva : Switzerland, 1992), p.5.

<sup>2</sup> *ibid.*, p.1.

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ สนามบินกรุงเทพฯ

หน่วย : กิโลกรัม

ปี	สินค้าเข้า	สินค้าออก	สินค้าถ่ายลำ
1991	244,264,717	125,885,569	53,760,321
1992	267,192,090	135,755,528	56,874,906
1993	305,089,573	160,898,066	63,165,422
1994	356,464,010	197,889,416	68,883,376
1995	385,100,519	233,409,118	76,446,847
1996*	402,943,000	253,206,000	n.a.

\* ตัวเลขประมาณการ

ที่มา : กองวิชาการขนส่งทางอากาศ กรมการbinพาณิชย์

เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจะเห็นได้ว่า สาขาการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เหตุผลหนึ่งเนื่องมาจากการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจโดยรวม ในส่วนของประเทศไทยในปัจจุบันพบว่าภาครัฐได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน คลังสินค้า และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีนโยบายในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญของทวีปเอเชีย ดังจะเห็นได้จากนโยบายการเปิดเสรีธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศของภาครัฐที่ได้อนุญาตให้ภาคธุรกิจเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการจัดตั้งสายการบินเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) และจากการเร่งรัดโครงการศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศยานนานาชาติ (Thailand Global Transpark Project) ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมโยงการผลิตและการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในและระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน โดยพื้นฐานต้นแบบของโครงการนี้ได้ริเริ่มพัฒนาแนวความคิดขึ้นในรัฐ North Carolina ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อให้เป็นฐานผลิตอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีสูงสำหรับรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้ายุคใหม่ในทศวรรษหน้าโดยผสมผสานระบบการผลิตเข้ากับระบบการขนส่งทางอากาศและเทคโนโลยีระบบข้อมูลสารสนเทศความเร็วสูง เพื่อสร้างเครือข่ายการผลิตสินค้าตามคำสั่งสั่งให้แก่ลูกค้าในส่วนต่าง ๆ ของโลกได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งประเทศไทยได้รับเลือกให้เป็นที่ตั้งของ GTP ในภูมิภาคเอเชียเพื่อเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกับ GTP ที่รัฐ North Carolina และที่เมือง Parchim รัฐ Mecklenburg สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ซึ่งโครงการนี้จะช่วยพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกต่อไปในอนาคต

ในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพของการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น นอกเหนือจากการพัฒนาด้านองค์การที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ

การเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ การพัฒนาบุคลากรและความสามารถในการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งการสนับสนุนการเปิดเสรีเพื่อให้เกิดการแข่งขันในกิจการขนส่งทางอากาศแล้ว สิ่งสำคัญประการหนึ่งซึ่งจะต้องพิจารณาประกอบด้วย คือ กฎหมายด้านการขนส่งทางอากาศและกฎหมายด้านการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้ความสำคัญต่อการศึกษาถึงกฎหมายด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีที่สินค้าที่รับขนนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า ทั้งนี้ ในระดับระหว่างประเทศได้มีการจัดทำกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศขึ้นในรูปของอนุสัญญาซึ่งรู้จักกันทั่วไปในนามของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 และได้มีพิธีสารอีกหลายฉบับขึ้นมาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น อนุสัญญาวอร์ซอ 1929 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมนั้นแม้ว่าจะมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการแต่ก็นับได้ว่าเป็นอนุสัญญาซึ่งบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขนทางอากาศและความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติของสายการบินในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในส่วนของเอกสารการรับขนและเงื่อนไขความรับผิดของสายการบิน สายการบินจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในระบบวอร์ซอ แม้ว่าประเทศเจ้าของสัญญาของสายการบินนั้นจะมีได้เป็นภาคีในระบบวอร์ซอก็ตาม แต่ในปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีในระบบวอร์ซอ และยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น เมื่อมีข้อพิพาทตามสัญญารับขนสินค้าทางอากาศขึ้นจึงจำเป็นต้องนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนมาใช้บังคับจึงจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาลึกถึงหลักเกณฑ์ในกฎหมายลักษณะรับขนไทยว่ามีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศไม่ เพราะถ้าบทบัญญัติแห่งกฎหมายรับขนไทยนั้นไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและทางปฏิบัติระหว่างประเทศแล้ว การบังคับใช้กฎหมายของไทยอาจเป็นเหตุให้เกิดความไม่แน่นอนและไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในกรณีที่เกิดขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทย อันอาจนำมาซึ่งการไม่ยอมรับในตัวบทกฎหมายและการใช้ดุลพินิจของศาลไทยในการตีความกฎหมายได้ ดังที่ได้เคยเกิดขึ้นกับการวินิจฉัยข้อพิพาทของศาลไทยในคดีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนตามสัญญารับขนสินค้าทางทะเลก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับ

ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นและสมควรที่จะต้องทำการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างหลักเกณฑ์ทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งบัญญัติขึ้นมาจากจารีตปฏิบัติระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนส่งของ เพื่อหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและแนวทางในการนำหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเหล่านั้นมาปรับใช้กับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทยต่อไป

### สมมุติฐาน

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศที่ปรับใช้อยู่ในปัจจุบันในประเทศไทยยังไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรนำหลักกฎหมายระหว่างประเทศ (ระบบวอร์ซอ) มาปรับใช้ในประเทศไทย

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ทำการศึกษาถึงหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน
2. ทำการศึกษาถึงกฎหมายและสาระบัญญัติแห่งกฎหมายภายในของไทยที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน
3. ทำการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของไทย
4. ทำการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ อันเกิดจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีในระบบวอร์ซอ
5. ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีในระบบวอร์ซอ และการนำหลักเกณฑ์ในระบบวอร์ซอมาใช้บังคับในประเทศไทย

### วิธีการวิจัย และขอบเขตในการวิจัย

1. วิธีวิจัยเป็นการวิจัยเอกสาร จากตำรา วารสาร และเอกสารที่เกี่ยวข้อง
2. สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

3. ขอบเขตการวิจัย เป็นการวิจัยจากบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย และบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับต่าง ๆ ภายใต้ระบบออร์ซอรวมทั้งศึกษาถึงแนวทางของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ และคำพิพากษาของศาลไทย(โดยอาจนำแนวทางการตีความกฎหมายที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยในคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าตามสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลมาศึกษาประกอบด้วย)

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

1. ได้รับทราบถึงปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกับคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ตลอดจนข้อดีข้อเสียของกฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนส่งของประเทศไทย
2. เพื่อทราบถึงหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ
3. เพื่อทราบแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายและปัญหาในทางปฏิบัติของสายการบินที่กำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 1

### การขนส่งทางอากาศและกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ทางอากาศ

#### 1.1 ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองประเภทหนึ่งซึ่งมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการดำรงชีวิตในแต่ละวันของมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมประเภทอื่น การขนส่งในระยะเริ่มแรกจะเป็นไปในรูปแบบของกิจกรรมทางสังคม เนื่องจากเป็นการเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งในรูปลักษณะของการย้ายถิ่นฐานหรือการไปมาหาสู่ระหว่างกันโดยไม่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ จนกระทั่งเมื่อมนุษย์เริ่มรู้จักการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน การขนส่งก็เริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญทางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากกลุ่มชนต่าง ๆ ได้อาศัยการขนส่งเป็นสื่อในการลำเลียงเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามความต้องการ และเมื่อการขนส่งได้พัฒนาก้าวหน้าโดยมีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายในการขนส่งและสามารถรักษาคุณภาพให้เหมาะสมกับสินค้าที่ทำการขนส่ง ยิ่งทำให้การขนส่งนั้นทวีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

ในฐานะเป็นกิจกรรมทางสังคม การขนส่งก่อให้เกิดการพัฒนาทางด้านสังคมในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งในส่วนนี้มักจะเป็นเครื่องสนองตอบต่อความต้องการในการเคลื่อนย้ายบุคคลและทรัพย์สิน ด้วยจุดมุ่งหมายที่จะได้รับประโยชน์จากช่องทางโอกาสทางด้านสังคมเป็นสำคัญ ทั้งนี้ อาจจำแนกประโยชน์ของการขนส่งในฐานะเป็นกิจกรรมทางสังคมได้ดังนี้

1. เป็นการเสริมสร้างสัมพันธภาพทางสังคม การขนส่งจะช่วยให้การติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างไกลกันโดยระยะทางเป็นไปได้โดยสะดวกรวดเร็วขึ้น
2. เป็นการก้าวไปสู่ชีวิตที่ดีขึ้น การขนส่งจะช่วยกระจายสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งสวัสดิการต่าง ๆ ไปสู่ท้องถิ่นต่าง ๆ ซึ่งอยู่ห่างไกลจากแหล่งผลิตได้อย่างทั่วถึง
3. ก่อให้เกิดการพัฒนาภูมิภาคและการพัฒนาเมือง เนื่องจากในแต่ละภูมิภาคนั้นย่อมมีความแตกต่างกันทั้งทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต และสินค้าและบริการที่ผูกผลิตขึ้น ดังนั้น จึงต้องอาศัยการขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระจายสินค้าและบริการ และระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพย่อมเป็นสิ่งดึงดูดให้เกิดการลงทุนขึ้นอีกด้วย
4. เป็นการเปิดโอกาสทางการศึกษาและแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยการขนส่งจะช่วยเปิดโอกาสทางการศึกษาและการแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรมระหว่างกันให้กว้างขวางมากขึ้น อันจะนำไปสู่การ



พัฒนาศิลปวิทยาการและเทคโนโลยีด้านต่าง ๆ รวมทั้งนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพของคนในแต่ละสังคมให้เพิ่มสูงขึ้น

ในฐานะเป็นกิจกรรมทางด้านการเมืองและความมั่นคง การขนส่งที่ดีจะช่วยสนับสนุนการป้องกันประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ และยังช่วยเสริมสร้างความเป็นปึกแผ่นทางการเมืองภายใน<sup>3</sup> ซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการรักษาความมั่นคงของประเทศ นอกจากนี้การขนส่งยังช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ โดยการขนส่งก่อให้เกิดการเชื่อมระหว่างผู้นำประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี

ในฐานะเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การขนส่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งเข้ามามีบทบาทร่วมกับภาคการผลิตอื่นทั้งด้านการผลิตสินค้าและบริการในระบบเศรษฐกิจ<sup>4</sup> การขนส่งถือเป็นการให้บริการชนิดหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายหรือโยกย้ายบุคคล สิ่งของ หรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งตามกำหนดเวลาที่ต้องการ โดยอาศัยเครื่องมือหรือสื่อต่าง ๆ ในการขนส่ง ซึ่งการขนส่งนี้จะช่วยสร้างอรรถประโยชน์ให้เกิดขึ้นแก่กระบวนการผลิตสินค้าและบริการทั้งในด้านอรรถประโยชน์ในด้านสถานที่และอรรถประโยชน์ด้านเวลา

อรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) หมายถึง คุณประโยชน์ทางเศรษฐกิจของวัตถุดิบ สินค้า และบริการที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากผลของการขนส่งจากถิ่นที่กำเนิดหรือแหล่งผลิตเดิมที่มีคุณค่าในการใช้ประโยชน์น้อย ไปยังสถานที่ที่จะสามารถมีคุณค่าในการใช้ประโยชน์มากกว่า<sup>5</sup>

สำหรับอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) นั้น หมายถึง คุณประโยชน์ทางเศรษฐกิจของวัตถุดิบ สินค้า และบริการที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากผลของการขนส่งได้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคได้ตามเวลาที่ต้องการ หรือสามารถนำสินค้าไปสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคได้ในเวลาที่เร็วกว่า การขนส่งที่รวดเร็วทันทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉิน และจำเป็น ย่อมทำให้เห็นคุณค่าของอรรถประโยชน์ในด้านเวลามากขึ้น<sup>6</sup>

<sup>3</sup> ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ, เศรษฐศาสตร์การขนส่ง, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 8.

<sup>4</sup> Hugh S. Norton, Modern Transportation Economics (Second Editoin), (Ohio : Marrill Publishing Co., 1970), P.3.

<sup>5</sup> อรรถมนูญ ลัดพลี, เศรษฐศาสตร์การขนส่ง, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์อักษรศาสตร์, 2506), หน้า 3 อ้างถึงใน วันชัย ริมวิทยากร, เศรษฐศาสตร์การขนส่ง, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2523), หน้า 3.

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

นอกจากการสร้างอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และด้านเวลาแก่กระบวนการผลิตสินค้าและบริการแล้ว การขนส่งยังมีส่วนช่วยให้สังคมได้รับประโยชน์จากความชำนาญในการผลิตเฉพาะอย่าง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และการแบ่งงานกันทำอีกด้วย โดยการขนส่งจะนำเอาผลผลิตที่แต่ละหน่วยการผลิตผลิตได้ไปสู่พื้นที่ที่อยู่ห่างไกล ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขสถานะความต้องการต่อการบริโภคผลผลิตของท้องถิ่นอื่น ในระยะแรกก่อนที่การขนส่งจะได้รับการพัฒนา แต่ละภูมิภาคต่าง ๆ จำเป็นต้องผลิตผลิตภัณฑ์ที่จำเป็นขึ้นมาใช้เองหรือไม่ผลิตก็ทนอย่างใดอย่างหนึ่งจะใช่ เนื่องจากไม่สามารถทำการผลิตได้หรือไม่เป็นการคุ้มค่าที่จะทำการผลิต<sup>7</sup> เนื่องจากมีความแตกต่างในด้านสภาพทางภูมิศาสตร์ด้านความชำนาญเฉพาะของแรงงาน และทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ ดังนั้น แต่ละภูมิภาคจะผลิตสินค้าทุกชนิดขึ้นเองย่อมเป็นไปได้ และแม้ว่าจะสามารถทำการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งขึ้นเองได้ แต่ก็อาจไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจเมื่อเปรียบเทียบกับการนำแรงงานและทรัพยากรไปทำการผลิตสินค้าประเภทอื่น ด้วยเหตุนี้ จึงควรให้แต่ละประเทศเลือกผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเปรียบเทียบในการผลิตโดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน และความรู้ความสามารถในการผลิตที่มีอยู่ แล้วอาศัยระบบการขนส่งนำสินค้าที่ผลิตได้นั้นไปทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ตนไม่มีความได้เปรียบเปรียบเทียบในการผลิตแต่มีความต้องการจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งการผลิตตามหลักความได้เปรียบเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เช่นนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอันมีอยู่อย่างจำกัด และประโยชน์จากการใช้แรงงานให้เกิดสูงสุด นอกจากนี้ ยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดความชำนาญเฉพาะด้านในการผลิตและการแบ่งงานกันทำอีกด้วย

เนื่องจากการขนส่งนั้นทำให้สินค้าสามารถกระจายไปยังแหล่งต่าง ๆ ได้ทั่วทุกภูมิภาคของโลกซึ่งเป็นการขยายตลาดของสินค้า จึงเป็นการผลักดันให้มีการผลิตสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ทำให้ผู้ผลิตสามารถลดต้นทุนอันเกิดจากต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) และทำให้ผู้บริโภคสามารถบริโภคสินค้าได้ในราคาที่ถูกลง ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) แต่อย่างไรก็ตาม ค่าขนส่งนั้นย่อมเป็นต้นทุนของการผลิตประเภทหนึ่งด้วยเช่นกัน ด้วยเหตุนี้ การขนส่งจึงมีผลกระทบอย่างชัดเจนต่อการใช้ประโยชน์และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการผลิตอื่น ๆ เช่น การขยายเส้นทางการขนส่งเข้าไปสู่พื้นที่ใดก็จะมีผลให้ราคาที่ดินและมูลค่าของทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้นด้วย เนื่องจากการขยายเส้นทางการขนส่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและการเคลื่อนย้ายสินค้าของพื้นที่นั้นไปยังสถานที่อื่นที่สินค้านั้นมีประโยชน์หรือมีความต้องการมากกว่า<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Hugh S. Norton, *Modern Transportation Economics*, p.5.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p.5.



อาจกล่าวได้ว่า การขนส่งมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมให้กระบวนการทางเศรษฐกิจสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกระบวนการทางเศรษฐกิจดังกล่าว ได้แก่ การผลิต (Production), การกระจาย (Distribution), การแลกเปลี่ยน (Exchange) และการบริโภค (Consumption) การขนส่งจึงช่วยให้มนุษย์ได้รับการบำบัดความต้องการโดยทั้งถึง<sup>9</sup>

สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้นถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่งที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นจากในอดีตเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากการขนส่งทางอากาศนั้นมีข้อได้เปรียบเหนือการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ อยู่หลายประการ ดังนี้

1. ด้านความเร็ว โดยเฉพาะถ้าระยะทางระหว่างต้นทางและปลายทางห่างไกลกันมาก ความได้เปรียบของการขนส่งทางอากาศในด้านความเร็วยังมีเพิ่มมากขึ้น อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งทางอากาศนั้นก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาสูงที่สุดเหนือการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

2. ความถี่ของกำหนดเวลา โดยเหตุที่หน่วยของการปฏิบัติการ ซึ่งได้แก่เครื่องบินเมื่อเปรียบเทียบกับพาหนะขนส่งอย่างอื่นแล้ว นับว่ามีขนาดเล็ก จึงสามารถออกบินตามกำหนดเวลาได้ เป็นจำนวนครั้งที่ค่อนข้างถี่สม่ำเสมอ แม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งทั้งหมดไม่มากนักก็ตาม<sup>10</sup>

3. การเข้าถึงท้องถิ่นห่างไกล เครื่องบินอาจจะบินไปได้ถึงท้องถิ่นที่อยู่ห่างไกล และบริเวณเขตที่เข้าไปโดยทางอื่นไม่ได้ รวมทั้งบริเวณเขตที่มีผู้คนตั้งภูมิลำเนาอยู่ประปราย ซึ่งปริมาณขนส่งมีน้อย ไม่คุ้มกับการจัดเปิดให้มีการขนส่งทางภาคพื้นระดับล่าง ผลดีข้อนี้ของการขนส่งทางอากาศ เกิดจากความจริงที่ว่า สภาพทางภูมิประเทศเป็นอุปสรรคต่อเครื่องบินน้อยกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น และการลงทุนในด้านเส้นทางสำหรับการขนส่งทางอากาศก็ไม่ต้องใช้งเงินเป็นจำนวนมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับที่จะต้องใช้สำหรับการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางถนน และบางครั้งสำหรับการขนส่งทางน้ำด้วย<sup>11</sup>

4. ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้า เนื่องจากอรรถประโยชน์ในด้านเวลาและสถานที่ของการขนส่งทางอากาศที่เหนือกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทำให้ผู้ส่งออกสามารถทำการค้ากับต่างประเทศทั้งใกล้และไกลได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว และสามารถสนองตอบต่อความต้องการของสภาพและค่านิยมของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อความอยู่รอดของธุรกิจ

<sup>9</sup> วันชัย ริมวิทยากร, เศรษฐศาสตร์การขนส่ง, หน้า 1.

<sup>10</sup> ธนสวรรค์ ขวองโสภ, การขนส่งทั่วไป, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 192.

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 192-193.

## 5. ความได้เปรียบในด้านค่าใช้จ่าย

5.1 ค่าบรรทุกที่บ่อ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศใช้เวลารวดเร็ว การขนถ่ายสินค้า สะดวกรวดเร็ว และห้องบรรจุสินค้ามีอุปกรณ์รักษาคุณภาพและรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัย ดังนั้น การบรรทุกที่บ่อสำหรับสินค้าเพื่อการขนส่งทางอากาศมักกระทำโดยเรียบง่าย จึงมีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูงนัก

5.2 ค่าจัดการโกดังสินค้า เนื่องจากสินค้าที่ผลิตแล้วสามารถทำการสำรองเพื่อจัดส่งไปยังสถานีปลายทางได้ทันที ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพื่อควบคุมดูแลโกดังเก็บสินค้าจึงน้อยลง

5.3 ค่าประกันสินค้า การขนส่งสินค้าทางอากาศรวดเร็ว การควบคุมดูแลสินค้าทำได้ง่ายและทั่วถึงกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือซึ่งใช้เวลาในการขนส่งยาวนานกว่า และสินค้ายังอาจต้องเสียเวลาเก็บไว้ในโกดังเป็นระยะเวลานานในระหว่างการขนถ่าย ดังนั้น จึงมีโอกาสที่จะเสี่ยงต่อการเสียหายหรือถูกลักขโมยได้มากกว่าการจัดส่งทางอากาศ บริษัทรับประกันสินค้าจึงต้องเรียกวงค่าประกันราคาสูงกว่าเพื่อให้เหมาะสมต่อการเสี่ยง<sup>12</sup>

5.4 เงินทุน เนื่องจากวิธีการชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ผู้ขายจะได้รับชำระค่าสินค้าต่อเมื่อผู้ซื้อได้รับสินค้าหรือได้สิทธิในตัวสินค้าเด็ดขาดแล้ว ดังนั้น การที่สินค้าสามารถส่งถึงผู้ซื้อได้อย่างรวดเร็ว ผู้ขายย่อมได้รับค่าสินค้าเร็วขึ้น ซึ่งเป็นการสร้างสภาพคล่องด้านเงินทุนและช่วยลดต้นทุนดอกเบี้ยในการดำเนินธุรกิจอีกด้วย

ถึงแม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะมีข้อได้เปรียบต่อการขนส่งประเภทอื่นอยู่หลายประการดังที่กล่าวมา แต่การขนส่งทางอากาศก็มีข้อด้อยอยู่บางประการเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งประเภทอื่น ๆ ดังต่อไปนี้

1. อัตราค่าใช้จ่ายบริการสูง เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินมีการลงทุนที่สูงและต้องลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพราะเทคโนโลยีในการผลิตอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รวมทั้ง อุตสาหกรรมการบินมีเทคนิคในการทำการบินที่ยุ่งยาก จึงต้องใช้บุคลากรที่มีคุณภาพสูง เช่น นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน จึงต้องจ่ายค่าตอบแทนพนักงานในอัตราที่สูงกว่าการขนส่งทางอื่น

2. อัตราการเสี่ยงภัยอันตรายสูง แม้ว่าวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านอุตสาหกรรมการบินจะได้รับการพัฒนาเป็นอย่างมากจนอัตราการเสี่ยงภัยลดน้อยลงกว่าในอดีต แต่อุบัติเหตุจากการทำการบินก็ยังคงเกิดขึ้นได้อยู่เสมอในปัจจุบัน ทั้งนี้ เนื่องจากสาเหตุที่หลากหลาย เช่น ความประมาทของนักบิน หรือผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ สภาพภูมิอากาศที่เลวร้าย ความบกพร่องในการผลิตหรือการซ่อม

<sup>12</sup> เศรษฐกิจการพาณิชย์ กรม, รายงานผลการศึกษาวิจัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ, (กรุงเทพฯ : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 2523), หน้า 18.

บำรุงอากาศยาน เป็นต้น และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วย่อมสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก

3. อุปสรรคด้านลมฟ้าอากาศ การขนส่งทางอากาศยังมีสภาพที่น่าขาดความไว้วางใจ หรือไม่แน่นอนอยู่บางประการ เพราะอุปสรรคที่เกี่ยวกับลมฟ้าอากาศ ซึ่งบางครั้งทำให้จำเป็นต้องทวงเหนี่ยวเวลา หรือต้องงดเลิกการบินที่กำหนดไว้ในวันไปเลย<sup>13</sup>

ด้วยเหตุที่การขนส่งทางอากาศยังคงมีข้อด้อยอยู่บางประการ โดยเฉพาะอัตราค่าระวางขนส่งที่ค่อนข้างสูง จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศจำกัดอยู่เฉพาะสินค้าที่เก็บรักษาได้ไม่นาน เช่น ผักผลไม้ หรือดอกไม้สด สินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าที่มีน้ำหนักเบาและมีขนาดไม่ใหญ่นัก และสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เช่น สินค้าแฟชั่น เป็นต้น แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศก็ได้ทวีความสำคัญมากขึ้นทุกวัน ดังจะเห็นได้จากปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งทางอากาศในปี ค.ศ.1992 มีจำนวนเกินกว่า 22 ล้านตัน หรือประมาณ 1 ใน 4 ของปริมาณสินค้าส่งออกรวมของโลก<sup>14</sup> เลยทีเดียว

## 1.2 แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

ในการที่ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศจะตัดสินใจเลือกวิธีการขนส่งโดยวิธีการขนส่งทางอากาศนั้น มีปัจจัยสำคัญประกอบการตัดสินใจ 4 ประการ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะของสินค้าที่จะทำการขนส่ง สินค้าที่เหมาะสมในการขนส่งทางอากาศ ได้แก่
  - 1.1 สินค้าที่เสื่อมสภาพได้ง่าย เช่น สินค้าเกษตร จำพวกผักสด ผลไม้สด ดอกไม้สด
  - 1.2 สินค้าแฟชั่น
  - 1.3 สินค้าที่มีมูลค่าสูงแต่มีขนาดเล็ก เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ
2. ลักษณะความต้องการของผู้บริโภค ได้แก่ สินค้าที่มีความจำเป็นในการบริโภค อุปโภคในช่วงเวลาอันรีบเร่ง เช่น ในภาวะฉุกเฉิน อาทิ อาวุธสงคราม ยารักษาโรค หรือช่วงทดลองตลาด หรือสินค้าตามฤดูกาล เป็นต้น
3. ปัญหาในการจัดจำหน่ายและการขนส่ง ในขณะที่ระยะเวลาการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายลดน้อยลง จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บและบรรจุหีบห่อสินค้า และลดความเสี่ยงจากการที่สินค้าเสียหายหรือเสื่อมคุณภาพ และลดปัญหาการขาดเงินทุนหมุนเวียนในขณะที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง

<sup>13</sup> ธนสรรค์ แขวงโสภา, การขนส่งทั่วไป, หน้า 193.

<sup>14</sup> International Air Transport Association, The Economic Benefits of Air Transport, p.6.

4. ลักษณะของตลาด เช่น ในกรณีที่ประเทศของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าสินค้านั้นไม่ที่ทางออกสู่ทะเล การขนส่งทางอากาศก็จะเป็นประโยชน์ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้มาก

แม้ว่าสินค้าเกือบทุกประเภทสามารถขนส่งทางอากาศได้ แต่สินค้าบางประเภท เช่น สินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากก็มีลักษณะที่ไม่เหมาะกับการขนส่งทางอากาศ ในปัจจุบันประมาณร้อยละ 80 ของสินค้าที่ส่งโดยทางอากาศ ได้แก่ อาหารทะเล สัตว์มีชีวิต พืชผลสด ของมีค่า สินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ เสื้อผ้า กล้องถ่ายรูป เครื่องเสียง เครื่องจักร เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ส่วนที่เหลือได้แก่ของที่ใช้สำหรับภายในสายการบินเอง ดงเมล็ดพืช เป็นต้น<sup>15</sup>

สำหรับวิธีการจัดส่งสินค้าทางอากาศนั้นมีขั้นตอนที่สะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ เมื่อผู้ส่งต้องการส่งสินค้าออกนอกโดยการขนส่งทางอากาศ ในกรณีที่ต้องการขนส่งสินค้าจำนวนมาก ผู้ส่งสามารถติดต่อกับแผนกรับจองระวางบรรทุกสินค้าของสายการบินได้โดยตรงหรือจะติดต่อจองระวางบรรทุกผ่านบริษัทตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Forwarder) เพื่อให้ดำเนินการสำรองระวางบรรทุกและอำนวยความสะดวกในการจัดส่งสินค้าแทนตนก็ได้

ในกรณีที่ผู้ส่งสินค้าเลือกติดต่อเพื่อสำรองระวางบรรทุกสินค้ากับแผนกรับจองระวางบรรทุกของสายการบินโดยตรงนั้น แผนกสำรองระวางบรรทุกจะทำการตรวจสอบระวางบรรทุกของอากาศยานในเที่ยวบินที่ผู้ส่งประสงค์จะจองระวาง ถ้ามีระวางบรรทุกเหลือเพียงพอก็จะตอบรับการจองระวางบรรทุก แต่ถ้าไม่เหลือระวางบรรทุกเพียงพอก็จะเสนอระวางบรรทุกของเที่ยวบินอื่นให้ เมื่อสามารถตกลงจองระวางบรรทุกได้แล้ว ผู้ส่งจะต้องนำสินค้ามาส่งมอบแก่ผู้ขนส่งยังท่าอากาศยานเมื่อถึงกำหนดเวลาที่สายการบินได้แจ้งไว้เพื่อทำการขึ้นน้ำหนักสินค้าและคำนวณอัตราค่าระวาง จากนั้นผู้ส่งมีหน้าที่นำหีบห่อสินค้าที่ผ่านการขึ้นน้ำหนักแล้วพร้อมกับเอกสารการส่งออกสินค้าไปดำเนินการพิธีการทางศุลกากรและการตรวจสอบปล่อยสินค้า โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าและเอกสารการส่งออก ถ้าเรียบร้อยก็จะสลักหลังใบขนสินค้าขาออกและฉีกและตรวจสอบความเรียบร้อยของหีบห่อสินค้า จากนั้นผู้ส่งจะนำหีบห่อที่ผ่านการตรวจสอบปล่อยแล้วบรรทุกในตู้สินค้าเพื่อส่งมอบให้แก่สายการบิน ผู้ขนส่งจะส่งมอบใบกำกับของทางอากาศ(Air Waybill) เพื่อเป็นหลักฐานการรับขน แล้วนำสินค้านั้นไปเก็บที่คลังสินค้าของสายการบินเพื่อรอบรรทุกขึ้นอากาศยานต่อไป อย่างไรก็ตาม การติดต่อเพื่อจองระวางบรรทุกกับสายการบินโดยตรงมักจะไม่ได้รับความนิยมในทางปฏิบัติ เนื่องจากอัตราค่าระวางบรรทุกจะแพงกว่าอัตราค่าระวางที่จองผ่านบริษัท

<sup>15</sup> กริน อัสวฉัตรโรจน์, การขนส่งสินค้าทางอากาศ, เอกสารวิชาการส่งออก, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพฯ : กรมพาณิชย์สัมพันธ์, 2531), หน้า 220.

ตัวแทนรับจัดการขนส่งทางอากาศ และผู้ส่งจะไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกใด ๆ ในการส่งมอบสินค้าให้แก่สายการบินและการนำสินค้าผ่านพิธีการทางศุลกากร รวมทั้ง ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ในการติดต่อกับหน่วยงานราชการของประเทศถิ่นที่ปลายทางเกี่ยวกับพิธีการนำเข้าด้วยตัวเอง<sup>16</sup>

สำหรับการสำรองระวางบรรทุกผ่านบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Forwarder) มักจะได้รับความนิยมมากกว่าในการสำรองระวางบรรทุกกับสายการบินโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีสินค้ามีจำนวนน้อย โดยผู้ส่งสามารถสำรองระวางบรรทุกกับบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่ง ซึ่งมีอยู่หลายบริษัท ผู้ส่งจะได้รับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งด้านต่าง ๆ จากบริษัทตัวแทนฯ นับแต่การไปรับมอบสินค้าที่ต้องการขนส่งถึงสถานที่ของผู้ส่ง การได้รับส่วนลดในค่าระวางบรรทุก การผ่านพิธีการทางศุลกากรทั้งสินค้าขาออกและขาเข้า -หรือการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ สถานที่ปลายทางเป็นต้น และในกรณีเช่นนี้บริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งทางอากาศจะออกใบรับสินค้าให้แก่ผู้ส่งออกไว้เป็นหลักฐาน จากนั้นบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งจะนำรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งออกที่ปรากฏในใบแสดงรายการสินค้า (Invoice) มาพิมพ์ข้อความลงในใบกำกับของทางอากาศ (Master Air Waybill) ที่สายการบินได้มอบไว้ให้แก่บริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่ง โดยบริษัทฯ จะจัดพิมพ์ชื่อและที่อยู่ของบริษัทฯ ลงในช่องของผู้ส่ง (Consignor) และพิมพ์ชื่อและที่อยู่ของตัวแทนออกของของบริษัทฯ ณ ถิ่นที่ปลายทางในช่องของผู้รับตราส่ง (Consignee) จากนั้นจะนำสินค้าที่รับมาจากผู้ส่งออกบรรจุหีบห่อและนำไปมอบให้แก่สายการบินผู้ขนส่งซึ่งนำหนัก คิดค่าระวาง ผ่านพิธีการทางศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า บรรทุกสินค้าในตู้สินค้า และส่งมอบแก่สายการบินเพื่อรวบรวมบรรทุกขึ้นอากาศยานต่อไป<sup>17</sup>

การคำนวณอัตราค่าระวางสำหรับการส่งสินค้าทางอากาศ แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป อัตราค่าระวางจะแตกต่างกันไปตามน้ำหนักของสินค้าดังนี้

ก. อัตราขั้นต่ำ ถ้าค่าระวางทั้งหมดต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำ ต้องใช้อัตราขั้นต่ำในการคิดค่า

ระวาง ซึ่งกำหนดไว้เป็นการเฉพาะสำหรับในการขนส่งแต่ละเส้นทาง

ข. อัตราปกติ เป็นค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 45 กิโลกรัม และค่าระวางจะสูงกว่าอัตราขั้นต่ำ

<sup>16</sup> สัมภาษณ์ รัฐ พักเกาะ, ผู้ช่วยนักบริหาร กองควบคุมมาตรฐานการบริหารขนส่งสินค้า บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 14 ตุลาคม 2540.

<sup>17</sup> สัมภาษณ์ วีระ ก้องเกียรติยศ, ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท เอ็กเซลทรานสปอร์ตอินเตอร์เนชันแนล จำกัด, 12 กุมภาพันธ์ 2541.



ค. อัตราตามจำนวนน้ำหนัก ปกติจะคำนวณค่าระวางตามจำนวนน้ำหนักสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักไม่น้อยกว่า 45 กิโลกรัม แต่ถ้าสินค้านั้นมีน้ำหนักเบาแต่มีปริมาณมาก จะเปลี่ยนปริมาตรเป็นน้ำหนักแล้วคิด 6,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรเท่ากับ 1 กิโลกรัม<sup>18</sup>

2. ค่าระวางสำหรับสินค้าบางประเภท ที่ได้รับการดูแลหรือจัดการเป็นพิเศษ เช่น สัตว์มีชีวิตของมีค่า(เช่น ทองคำ ธนบัตร และเพชรพลอย) สิ่งพิมพ์ กระเป๋าเดินทางที่ผู้โดยสารส่งแบบสินค้า หรือสินค้าอันตราย ฯลฯ จะมีอัตราค่าระวางบรรทุกหรือเงินค่าธรรมเนียมพิเศษที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ ขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการจัดส่งและข้อตกลงระหว่างเมืองต้นทางและปลายทางเป็นสำคัญ

3. ค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดค่าระวางเป็นพิเศษ เช่น สินค้าประเภทเกษตรกรรม ทัศนกรรม และอุตสาหกรรม ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกโดยตรง โดยที่สินค้าเหล่านี้มักจะมีการส่งออกเป็นประจำ หรือส่งออกคราวละมาก ๆ ทั้งนี้ การกำหนดค่าระวางขึ้นอยู่กับข้อตกลงยินยอมของหลายฝ่าย อาทิเช่น สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สายการบิน และรัฐบาลของประเทศที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4. ค่าระวางสำหรับสินค้าที่จัดส่งในรูปคอนเทนเนอร์หรือภาชนะบรรจุสินค้า ผู้ส่งออกซื้อพื้นที่ระวางตามขนาดของภาชนะบรรจุสินค้าซึ่งได้กำหนดขึ้นโดยเฉพาะ (การใช้อัตราประเภทนี้จะต้องได้รับการยินยอมจากรัฐบาลและฝ่ายที่เกี่ยวข้องด้วย จึงมิได้มีการใช้อยู่โดยทั่วไป)<sup>19</sup>

การชำระค่าระวาง ผู้ส่งสินค้าทางอากาศสามารถชำระค่าระวางได้ 2 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 ชำระ ณ ต้นทาง (Prepaid) ผู้ส่งเป็นผู้ชำระค่าระวาง

วิธีที่ 2 ชำระ ณ ปลายทาง (Collect) ผู้รับปลายทางเป็นผู้ชำระค่าระวางก่อนจึงสามารถนำสินค้าไปได้

สำหรับขั้นตอนการผ่านพิธีการทางศุลกากรนั้น แบ่งแยกออกได้เป็นสองส่วน คือ พิธีการส่งออกและพิธีการนำเข้าสินค้า

ก. ส่วนพิธีการส่งออก ณ ด่านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ผู้ส่งหรือตัวแทนของผู้ส่งสินค้าจะต้องนำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ได้แก่ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้ส่งออกหรือตัวแทน ใบขนสินค้าขาออก แบบแสดงรายการ บัญชีราคาสินค้า และเอกสารประกอบ ไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายพิธีการส่งออกเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร รหัสพิกัดอัตราศุลกากร ความถูกต้องของราคาที่สำแดง และคำนวณราคาสินค้า เมื่อการตรวจสอบถูกต้องตามที่กล่าวมา เจ้าหน้าที่จะบันทึกสั่งการตรวจในใบขนสินค้า

<sup>18</sup> ธนสรณ์ แขวงโสภา, การขนส่งทั่วไป, หน้า 204.

<sup>19</sup> กวิน อัศวฉัตรโรจน์, การขนส่งสินค้าทางอากาศ, เอกสารวิชาการส่งออก, หน้า 219-220.



ขออกแล้วลงบัญชีไว้เป็นหลักฐาน เมื่อลงบัญชีแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบความถูกต้องของใบขน และเอกสารประกอบอีกครั้งหนึ่ง หากพบว่ามียะไรผิดก็จะสั่งให้เจ้าหน้าที่ทำการแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อ ตรวจสอบว่าถูกต้องแล้วก็ประทับตราสมบูรณ์ให้ (เฉพาะใบขนสินค้าขาออกที่ได้รับยกเว้นภาษีอากรเท่านั้น) ส่วนใบขนสินค้าที่ต้องชำระภาษีอากร เมื่อตรวจสอบความถูกต้องของใบขนและลงนามกำกับรับรอง การสั่งการตรวจแล้ว เจ้าหน้าที่จะมอบใบขนสินค้าให้ผู้ส่งออกนำไปยื่นชำระภาษีอากรที่กองเก็บอากรก่อน จึงจะประทับตราสมบูรณ์ให้<sup>20</sup> จากนั้นเป็นขั้นตอนของการควบคุมและตรวจปล่อยสินค้า โดยผู้ส่งออกจะ ต้องนำใบขนสินค้าพร้อมเอกสารประกอบทั้งหมดไปยื่นที่กองตรวจสินค้าขาออกเพื่อดำเนินการตรวจปล่อย สินค้าและลงทะเบียนตัดบัญชีใบขนสินค้าแล้วทำการตรวจสอบสินค้า เมื่อผ่านขั้นตอนทั้งหมดแล้วถือว่า เสร็จสิ้นพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้าขาออก ผู้ส่งออกก็จะนำสินค้านามอบให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อทำการ ออกใบกำกับของทางอากาศและรอการบรรจุทุกสินค้าขึ้นอากาศยานต่อไป

ข. ส่วนพิธีการนำเข้า ณ ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันนั้น มีรายละเอียดดังนี้ คือ ผู้นำเข้า (ผู้รับตราส่ง) หรือตัวแทนออกของจะต้องยื่นบัตรแสดงตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบัตรผู้รับมอบอำนาจหรือบัตรตัวแทนออกของ พร้อมจัดทำใบขนสินค้าและยื่นเอกสารประกอบ คือ ใบ ขนสินค้าขาเข้าและใบส่งปล่อยสินค้า บัญชีราคาสินค้า บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ และเอกสารประกอบ อื่น (ในกรณีสินค้าบางประเภท) โดยยื่นต่อฝ่ายพิธีการนำเข้าเพื่อทำการตรวจสอบลายมือชื่อและเลขประจำ ตัวผู้เสียภาษีในใบขนสินค้าให้ตรงกับบัตรตัวอย่าง ตรวจสอบบัตรตัวแทนออกของ และรายละเอียดเกี่ยวกับ บัญชีราคาสินค้า บัญชีบรรจุหีบห่อ สำเนาใบกำกับของทางอากาศ และความครบถ้วนของการสำแดงในใบขน สินค้าและเอกสารประกอบ หากถูกต้องครบถ้วนเจ้าหน้าที่จะลงนามในใบขนสินค้าแล้วคืนให้แก่ผู้นำเข้าหรือ ตัวแทนออกของเพื่อนำไปผ่านขั้นตอนการประเมินอากรขาเข้า ซึ่งเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบพิกัด ราคา สินค้า และทำการประเมินอากร จากนั้นจะเป็นขั้นตอนของการตรวจสอบการคำนวณอากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีอื่น ๆ เมื่อหัวหน้าหน่วยประเมินอากรได้ตรวจสอบความถูกต้องในการผ่านพิธีการของใบขนสินค้า แล้ว จะประทับตราสมบูรณ์ในใบขนคลังสินค้าทัณฑ์บนและใบขนสินค้า (กรณีไม่ต้องเสียอากร) หรือสั่งการ ตรวจในกรณีสินค้าที่ต้องชำระอากร จากนั้นผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของจะได้นำใบขนสินค้าที่ผ่านการ ตรวจสอบแล้วไปชำระค่าภาษีอากรที่ฝ่ายบัญชีและอากร เมื่อชำระเรียบร้อยแล้วผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ จะได้นำใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมใบเสร็จรับเงินไปตรวจปล่อยที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาเข้าเพื่อตรวจสอบความ ถูกต้องสมบูรณ์ของเอกสารและมอบใบขนสินค้าพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของไป ตรวจสอบบัญชีสินค้าทางอากาศ หากถูกต้องเจ้าหน้าที่จะดำเนินการตัดบัญชีสินค้าทางอากาศ แล้วส่งเตรียม ของเพื่อตรวจโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะรับใบขนสินค้าพร้อมเอกสารที่ตัดบัญชีสินค้าแล้ว และบันทึกหมายเลข

<sup>20</sup> เจียมจิต ผลวิธา และศิริ ชำนิวิทย์ภรณ์, การปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับการส่งออก, เอกสารวิชาการ ส่งออก, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพฯ : กรมพาณิชย์สัมพันธ์, 2531), หน้า 240-241.

ลำดับไว้ในใบส่งปล่อยสินค้าเพื่อให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของเก็บรักษาไว้เพื่อนำไปให้เจ้าหน้าที่ของสายการบินคัดบัญชีสินค้าทางอากาศและตรวจสอบกับสำเนาใบส่งปล่อยสินค้าที่ประธานตรวจจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรได้ดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าแล้วต่อไป<sup>21</sup>

สำหรับปัญหาทางปฏิบัติที่อาจเกิดขึ้นกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนั้น ในบางครั้งมักพบว่าสินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญหายไปในช่วงที่รอการบรรจุขึ้นอากาศยานหรือรอการส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งโดยปกติสายการบินจะมีเจ้าหน้าที่ของตนคอยดูแลสอดส่องสินค้าที่ได้รับมอบจากผู้ส่งหรืออยู่ระหว่างรอการส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง แต่ในทางปฏิบัติอาจมีการดูแลได้ไม่ทั่วถึง ทำให้เกิดความเสียหายหรือสูญหายขึ้นกับสินค้าได้ และเกือบทุกครั้งไม่อาจที่จะพิสูจน์ได้ว่าสินค้าได้เสียหายหรือสูญหายไปอย่างไร และเมื่อใด<sup>22</sup>

### 1.3 วิวัฒนาการของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทางอากาศ

ภายหลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 1 ได้สิ้นสุดลง กิจการการบินพาณิชย์ได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดความต้องการในการที่จะบัญญัติหลักเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อใช้บังคับกับการบินพาณิชย์ ในอดีตการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมิได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดรวมถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่างกันของคู่สัญญาไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น ปัญหาที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศจึงอยู่ตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการขนส่งโดยทั่วไปของแต่ละประเทศ

เมื่อเทคโนโลยีด้านอุตสาหกรรมการบินได้พัฒนามากขึ้น อากาศยานสามารถบรรจุผู้โดยสารและสิ่งของได้ในปริมาณเพิ่มมากขึ้นและสามารถทำการบินได้ในระยะทางที่ไกลขึ้น โดยทำการบินจากอาณาเขตของประเทศหนึ่งไปยังอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งได้สำเร็จ ประกอบกับความได้เปรียบในด้านความเร็วและความสะดวกสบาย ทำให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว และได้รับการยอมรับว่าเป็นกิจกรรมระหว่างประเทศของมนุษย์ที่มีจำนวนมากที่สุดประเภทหนึ่ง และได้นำมาซึ่งความหลากหลายขององค์ประกอบต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นด้านสัญชาติ หรือสถานที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความแตกต่างในระบบกฎหมายและบทบัญญัติแห่งกฎหมายของแต่ละประเทศ

<sup>21</sup> รายละเอียดเพิ่มเติมดู วรรณฯ ปิยโกศลสุวรรณ, การพัฒนาระบบศุลกากรทางอากาศยาน: กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยาน, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538, หน้า 80-84.

<sup>22</sup> สัมภาษณ์ วิจิตร วายุรกุล, อดีตผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), 23 กุมภาพันธ์ 2541.

ในระยะเริ่มแรกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ปรากฏบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เอกกรุป (Uniform Law) ที่ใช้บังคับไว้เป็นการเฉพาะ สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับขน ผู้โดยสาร และ เจ้าของสินค้าตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายของแต่ละประเทศ เป็นเหตุให้เกิดความแตกต่างกันในระบบ กฎหมายและบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับแม้ว่าลักษณะแห่งข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจะมีลักษณะเช่นเดียวกัน ประกอบกับมีความยากลำบากต่อผู้โดยสารและเจ้าของสินค้าในการพิสูจน์ถึงเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ขึ้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความไม่แน่นอนเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่จะนำมาบังคับใช้กับสัญญารับขนสินค้า ทางอากาศระหว่างประเทศ เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศทั้งหลายได้พยายามวางหลักเกณฑ์ที่แน่นอนให้แก่ตนเอง โดยอาศัยสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งหรือคนโดยสารเป็นสำคัญ เงื่อนไข ต่าง ๆ ในสัญญานั้นได้รับการจัดรูปแบบขึ้นโดยคณะกรรมการกฎหมายของสมาคมการจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศ (International Air Traffic Association) อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขเหล่านี้ได้ถูกตีความไปในแนวทางที่ต่างกันโดยศาลของแต่ละประเทศ ทำให้ประเทศต่าง ๆ เล็งเห็นความจำเป็นในการรวบรวมหรือการวาง หลักเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ เพื่อให้การพัฒนาการขนส่ง ทางอากาศระหว่างประเทศเป็นไปอย่างเป็นระบบและมีระเบียบ<sup>23</sup>

ก. อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ หรืออนุสัญญาออร์ซอ 1929

การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศภาคเอกชน (*Conférence Internationale de Droit Privé Aérien* หรือ *International Conference on Private Air Law : CIDPA*) จัดขึ้นครั้งแรกในวันที่ 30 มิถุนายน 1925 ณ กรุงปารีส จากความริเริ่มของรัฐบาลฝรั่งเศสและเป็นผลมาจากการที่ประเทศฝรั่งเศสได้ยื่นข้อเสนอต่อประเทศต่าง ๆ ในการประชุมอนุสัญญากรุงปารีส 1919<sup>24</sup> โดยที่ประชุมได้จัดตั้ง คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญขึ้นมาหนึ่งชุด คือ *International Committee of Technical Experts on Air Jurisprudence* หรือ *Comité Internationale Technique d'Experts Juridiques Aériens : CITEJA*)<sup>25</sup> มีหน้าที่ ในการดำเนินการจัดประชุมและศึกษาถึงความเป็นไปได้ รวมทั้งเตรียมความพร้อมในการจัดทำอนุสัญญา เพื่อรวบรวมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งนำไปสู่การจัดทำอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บาง ประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศในท้ายที่สุด

<sup>23</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 1-2.

<sup>24</sup> Alexander T. Wells, *Air Transportation : Perspective*, (California : Belmont, 1984), p.484.

<sup>25</sup> Peter Martin, J.D. Mclean and Elizabeth de Monttaur, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, p.VII/1 อ้างถึงใน ภัทรพร อรรถาพิช, *การขนส่งทางอากาศ : ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการ รับขนคนโดยสาร*, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538, หน้า 3.

หลังจากการประชุมครั้งแรกเป็นระยะเวลา 4 ปี การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศภาคเอกชน (CIDPA) ครั้งที่ 2 ก็ได้จัดขึ้นในระหว่างวันที่ 4 -12 ตุลาคม 1929<sup>26</sup> ณ กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์ ซึ่งที่ประชุมได้รับรองอนุสัญญาชั้นฉบับหนึ่งในการประชุมวันสุดท้ายคือวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air) หรือที่รู้จักกันในนามของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 (The Warsaw Convention of 1929) ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวนี้ได้กลายมาเป็นธรรมนูญ (Magna Carta) แห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ<sup>27</sup> และได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งในกฎหมายเอกชนเอกรูปที่ประสบความสำเร็จมากในขณะนั้น และถูกปรับใช้ในระดับระหว่างประเทศจนเกือบจะเป็นสากล โดยอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 นี้มีภาคีสมาชิกจำนวนทั้งสิ้น 124 ประเทศ และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 1933

การที่อนุสัญญาวอร์ซอได้รับการยอมรับในระดับระหว่างประเทศและมีภาคีสมาชิกเป็นจำนวนมาก เนื่องจากในอนุสัญญาได้ขจัดปัญหาเกี่ยวกับความหลากหลายแห่งกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับผู้ขนส่งหลายประการ โดยได้บัญญัติกฎเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับเอกสารการเดินทาง ความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ จำนวนค่าเสียหาย การแจ้งความเสียหาย และศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี<sup>28</sup> มารวมไว้ภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวนี้เพื่อความเป็นเอกรูป นอกจากนี้ อนุสัญญาวอร์ซอยังได้กำหนดข้อสันนิษฐานความผิดของผู้ขนส่ง (Presumption of Carrier's Fault) เพื่อเป็นการโอนภาระการพิสูจน์ (Burden of Proof) ซึ่งเดิมเป็นภาระของผู้เสียหายไปเป็นภาระของผู้ขนส่งแทน อย่างไรก็ตาม ข้อสันนิษฐานความผิดดังกล่าวเป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาด ผู้ขนส่งสามารถนำสืบโต้แย้งเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ และเพื่อเป็นการลดภาระของผู้ขนส่ง อนุสัญญาจึงได้สร้างบทบัญญัติเพื่อการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง หรือสินค้าที่รับขนขึ้น โดยผู้ขนส่งสามารถได้รับประโยชน์จากขีดจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาได้แม้ว่าจะมิได้มีการตกลงไว้ในสัญญาฉบับนั้นก็ตาม

จากสาระบัญญัติในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ประเด็นในเรื่องจำนวนขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารนั้น เป็นประเด็นที่มีความขัดแย้งและมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในระหว่างประเทศต่าง ๆ มากที่สุด เนื่องจากสภาพของข้อจำกัดความรับผิดนั้นมีลักษณะที่กำหนดไว้ตายตัวและอยู่ในอัตราที่ไม่สูงมากเพราะเป็นการประนีประนอมระหว่างประเทศต่าง ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้ส่ง

<sup>26</sup> Alexander T. Wells, *Air Transportation: A Perspective*, p.484.

<sup>27</sup> Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, (Netherlands : Kluwer Law and Taxation, 1981), p. XXV.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 6.

ผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศกำลังพัฒนา ส่งผลให้ขีดจำกัดความรับผิดชอบที่ปรากฏอยู่อนุสัญญาไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงทางเศรษฐกิจ (Economic Reality) และค่าครองชีพ (Actual Cost of Living) ของประเทศมหาอำนาจส่วนใหญ่เมื่อเวลาได้เปลี่ยนไป

ข. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 หรือพิธีสารเฮก 1955

ความพยายามในการแก้ไขข้อบกพร่องของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของขีดจำกัดความรับผิดชอบได้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1938 โดย นาย K. M. Beaumont ซึ่งเป็นบุคคลสำคัญในคณะกรรมการ CITEJA ได้ทำการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้น และภายหลังจากที่ได้ก่อตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ขึ้นในปี 1947 นาย Beaumont ได้นำร่างอนุสัญญาเพื่อแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ทั้งฉบับนั้นเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายของ ICAO (The Legal Committee of ICAO) เพื่อให้พิจารณาทบทวนเนื้อหาสาระของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929

คณะกรรมการฝ่ายกฎหมายได้จัดให้มีการประชุมเตรียมการเพื่อแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอขึ้นในปี ค.ศ. 1953 ที่กรุงริโอ เดอ จาเนโร (Rio de Janeiro) ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาถึงความเหมาะสมระหว่างการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นมาใช้แทนอนุสัญญาวอร์ซอทั้งฉบับตามที่ นาย K. M. Beaumont เสนอ และการยกร่างอนุสัญญาขึ้นมาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งคะแนนเสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมเห็นว่าควรเลือกแนวทางในการจัดทำเป็นพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเดิมในมาตราที่ยังบกพร่องอยู่ เนื่องจากการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นมาใช้บังคับแทนอนุสัญญาฉบับเดิมนั้นต้องใช้เวลาดำเนินการที่ยาวนาน ประกอบกับเหตุผลสำคัญที่ว่าอนุสัญญาวอร์ซอนั้นเป็นกฎหมายเอกรูปซึ่งได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง ดังนั้น หากยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นมาใช้บังคับแทนอนุสัญญาวอร์ซออาจจะเป็นการกระทบต่อความเป็นเอกรูปของอนุสัญญา เนื่องจากการภาคยานุวัติหรือการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับใหม่นั้นจำเป็นต้องใช้เวลานานกว่าจะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเดิม ซึ่งในช่วงเวลาที่รอการให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใหม่นั้นจะส่งผลก่อให้เกิดโครงสร้างความรับผิดชอบที่ทับซ้อนกันขึ้นมาสองโครงสร้างเพื่อใช้บังคับเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้

จากผลการประชุมของคณะกรรมการกฎหมาย จึงได้มีการยกร่างพิธีสารเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอขึ้นมาหนึ่งฉบับ คือ ร่างริโอ เดอ จาเนโร (Rio de Janeiro draft)<sup>29</sup> ซึ่งร่างดังกล่าวนี้ได้

<sup>29</sup> Ibid., p. 6.



ถูกนำเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอากาศภาคเอกชนซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในเดือนกันยายน 1955 ณ กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ การประชุมครั้งนี้ที่ประชุมได้รับรองพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอวันที่ 12 ตุลาคม 1929 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929) ขึ้นในวันที่ 28 กันยายน 1955 ซึ่งพิธีสารฉบับนี้รู้จักกันทั่วไปในนาม พิธีสารเฮก 1955 (The Hague Protocol of 1955) และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 1963 โดยมีภาคีสมาชิกจำนวนทั้งสิ้น 110 ประเทศ ทั้งนี้ สหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุดในโลกมิได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารเฮก 1955 ฉบับนี้ด้วย

พิธีสารเฮก 1955 ได้ทำการแก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ในส่วนสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดของผู้ขนส่ง และขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นหลัก ในส่วนเอกสารการรับขน พิธีสารเฮก 1955 ได้ลดรายการที่ต้องระบุไว้ในเอกสารการรับขนชนิดต่าง ๆ และผลกระทบต่อความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดเอกสารการรับขนทางอากาศไม่สมบูรณ์ให้น้อยลงจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง พิธีสารเฮกได้ขยายความการจงใจปฏิบัติผิด (Willful Misconduct) ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น และได้บัญญัติให้นำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งใช้บังคับกับตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำการไปในทางการที่จ้างด้วย นอกจากนี้ พิธีสารเฮกยังได้เพิ่มขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดแก่ผู้โดยสารขึ้นจากเดิมถึงสองเท่า กล่าวได้ว่าพิธีสารเฮก 1955 ได้ก่อให้เกิดโครงสร้างความรับผิด (Liability Regime) ของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศขึ้นมาอีกโครงสร้างหนึ่งภายใต้ระบอบวอร์ซอ

ค. อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน หรืออนุสัญญา กัวดาลาฮารา 1961

ด้วยอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 และอนุสัญญาวอร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก 1955 นั้น มิได้ให้คำนิยามของผู้ขนส่งเอาไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความขึ้นว่าในกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนมิได้เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเองแต่ได้มอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งช่วงแทนตนแล้ว กรณีเช่นนี้บุคคลใดเป็นผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามอนุสัญญาวอร์ซอ และปัญหาดังกล่าวได้รับการตีความโดยศาลของแต่ละประเทศไปในแนวทางที่แตกต่างกัน



จากปัญหาดังกล่าวคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO จึงได้จัดประชุมเพื่อศึกษาถึงปัญหาขึ้นที่เมือง Montreal ประเทศแคนาดา และได้จัดทำร่างอนุสัญญาขึ้นมาหนึ่งฉบับ ซึ่งร่างดังกล่าวนี้ได้รับการรับรองเป็นอนุสัญญาในวันที่ 18 กันยายน 1961 ในนาม 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 หรือที่รู้จักในนามของอนุสัญญา กัวดาลาฮารา 1961 (The Guadalajara Convention of 1961) โดยที่ประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศภาคเอกชน (CIDPA) ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงกัวดาลาฮารา ประเทศเม็กซิโก และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 1964

อนุสัญญา กัวดาลาฮารานั้นเป็นบทบัญญัติเพื่อเพิ่มเติม (Supplementary Provision) อนุสัญญาออร์ซอ โดยมีผลเป็นการขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอ 1929 และอนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก 1955 ให้มีผลใช้บังคับครอบคลุมทั้งผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขน (Contracting Carrier) และผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริง (Actual Carrier) และบัญญัติให้ผู้ขนส่งที่แท้จริงมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ขนส่งที่ทำสัญญาภายใต้ระบบออร์ซอ อันส่งผลเป็นการให้สิทธิแก่โจทก์ในการที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายได้จากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งหรือทั้งสองคน

ง. ความตกลงเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญาออร์ซอและพิธีสารเฮก หรือความตกลงมอนทรีออล 1966

จากการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอากาศภาคเอกชน ซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ณ กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ในเดือนกันยายน 1955 จนกระทั่งพิธีสารเฮก 1955 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 1963 ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งได้ส่งตัวแทนเข้าร่วมในการประชุม และหัวหน้าคณะผู้แทนของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้สัญญากับที่ประชุมว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะร่วมให้สัตยาบันในพิธีสารด้วย แต่ก็มีได้ให้สัตยาบันในพิธีสารเฮก 1955 แต่อย่างใด

ตามระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา การให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่รัฐบาลกลางได้ทำไว้กับนานาประเทศจะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากสภาสูงของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเสียงส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวแทนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ เห็นว่าพิธีสารเฮก 1955 มิได้เป็นประโยชน์ต่อประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากจำนวนเงินค่าเสียหายตามขีดจำกัดความรับผิดชอบตามพิธีสารเฮกนั้นยังต่ำเกินไปไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของสหรัฐอเมริกา โดยเหตุที่สังคมของชาวอเมริกันนั้นเป็นสังคมที่เคร่งครัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และเคารพสิทธิซึ่งกันและกันเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาเองก็เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ฟ้องร้องคดีค่อนข้างมาก

โดยศาลสหรัฐอเมริกาได้นำหลัก *Res Ipsa Laquitur* (ซึ่งเป็นหลักการที่สันนิษฐานว่าจำเลยต้องรับผิดชอบ ความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นอยู่ในอำนาจการควบคุมของจำเลยแต่เพียงผู้เดียว และเหตุการณ์นั้นโดยปกติย่อมไม่เกิดขึ้นโดยปราศจากความประมาท ทั้งนี้ เป็นหน้าที่ของโจทก์ที่ต้องพิสูจน์ว่าจำเลยได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยความประมาท ในกรณีที่โจทก์สามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุแห่งความเสียหายอยู่ภายใต้การควบคุมและจัดการของจำเลย และเหตุการณ์นั้นไม่ใช่สิ่งที่โดยปกติจะเกิดขึ้นได้โดยปราศจากความประมาทแล้ว ภาระการพิสูจน์จะตกแก่ฝ่ายจำเลยที่จะต้องพิสูจน์หักล้างว่าเหตุแห่งความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลย หรือเหตุแห่งความเสียหายนั้นย่อมต้องเกิดขึ้นแม้ว่าจะปราศจากความประมาทของจำเลย หากจำเลยไม่สามารถพิสูจน์หักล้างได้ จำเลยย่อมต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น<sup>30</sup>) อันเป็นประโยชน์ต่อผู้เสียหายมาใช้บังคับกับคดีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ อยู่แล้ว ประกอบกับค่าเสียหายที่ศาลแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาสั่งให้ชดเชยแก่ผู้เสียหายนั้น มักจะรวมถึงค่าเสียหายอันเกิดจากการสูญเสียความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต ความเสียหายอันเกิดจากการต้องอยู่โดยลำพัง หรือแม้แต่ความเสียหายอันเกิดจากการต้องทุกข์ทรมานใจอีกด้วย ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีความเห็นที่แตกต่างเป็นอย่างมากกับประเทศกำลังพัฒนาที่เห็นว่าจำนวนเงินค่าเสียหายตามขีดจำกัดความรับผิดในพิธีสารเฮก 1955 นั้นมีจำนวนที่สูงมาก หากจะให้เพิ่มจำนวนค่าเสียหายขึ้นอีกจะเป็นการเพิ่มภาระทางการเงินแก่สายการบินของประเทศกำลังพัฒนา

ในที่สุด หลังจากที่ได้มีการทำประชาพิจารณ์ในเดือนพฤษภาคม 1965 คณะกรรมการด้านกิจการต่างประเทศของสภาสูงได้รายงานว่าการให้สัตยาบันแก่พิธีสารเฮก 1955 จะมีขึ้นต่อเมื่อได้มีการบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องจัดทำประกันภัยให้แก่ผู้โดยสารของตน และให้เพิ่มขีดจำกัดความรับผิดในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตายขึ้นจากเดิมเป็น 50,000 USD ซึ่งข้อเรียกร้องดังกล่าวของคณะกรรมการได้รับการตอบสนอง ประกอบกับได้มีการแสวงหาเรียกร้องของประชาชนภายในประเทศเรียกร้องให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาถอนตัวออกจากการเป็นภาคีในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ซึ่งนำไปสู่การประกาศถอนตัวออกจากการเป็นภาคีในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 โดยรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาได้ส่งบันทึกแจ้งการขอลถอนตัวออกจากการเป็นภาคีต่อรัฐบาลแห่งประเทศโปแลนด์ในวันที่ 15 พฤศจิกายน 1965 ซึ่งการถอนตัวนั้นจะมีผลเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ได้อ้างการบอกกล่าว<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Christopher N. Shawcross, K. M. Beaumont and Patrick R. E. Brownf, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, 2 ed., (London : Butterworth, 1951.), p.320-321.

<sup>31</sup> อนุสัญญาวอร์ซอ 1929. มาตรา 39 (2) บัญญัติว่า "Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the party which shall have proceeded to denunciation."

จากการประกาศถอนตัวของสหรัฐอเมริกาจากการเป็นภาคีในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ประกอบกับความล้มเหลวของการจัดประชุมสมัยพิเศษโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองมอนทรีออล ในเดือนกุมภาพันธ์ 1966 เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดความหวั่นวิตกแก่สายการบินของประเทศต่าง ๆ ที่ทำการบินในสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมากว่า หากการประกาศถอนตัวของสหรัฐอเมริกามีผลแล้ว สายการบินซึ่งถูกฟ้องร้องในศาลของสหรัฐอเมริกาอาจต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน ซึ่งค่าเสียหายตามกฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีจำนวนที่สูงมากซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของสายการบินที่ถูกฟ้องร้องได้ ประกอบกับประชากรของสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศเป็นจำนวนมากที่สุดในโลก ดังนั้น สมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) จึงได้จัดให้มีการประชุมระหว่างสายการบินของสหรัฐอเมริกาและสายการบินที่สำคัญของประเทศต่าง ๆ ขึ้นเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้

ที่ประชุมระหว่างสายการบินโดย IATA ไม่สามารถประสบความสำเร็จในการทำให้สหรัฐอเมริกาประกาศยกเลิกการถอนตัวจากการเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ได้สำเร็จ โดยที่ประชุมได้จัดทำความตกลงระหว่างสายการบินต่าง ๆ ขึ้นมาหนึ่งฉบับ คือ Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol หรือที่รู้จักกันในนาม Montreal Agreement of 1966 ในวันที่ 4 พฤษภาคม 1966 เพื่อเพิ่มขีดจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่ผู้โดยสารหรือสัมภาระเดินทางให้สูงขึ้น นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้สายการบินต่าง ๆ สละสิทธิในการยกข้อต่อสู้ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในระบบวอร์ซอขึ้นได้ยังข้อสันนิษฐานความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้โดยสาร เว้นแต่ในกรณีความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะการมีส่วนผิดของผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายนั่นเอง

ความตกลงมอนทรีออล 1966 นี้ มิได้มีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศและไม่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบวอร์ซอ<sup>32</sup> เนื่องจากเป็นเพียงความตกลงร่วมกันของบรรดาสายการบินต่าง ๆ ซึ่งได้จัดทำขึ้นภายใต้มาตรา 22 (1) เพื่อใช้บังคับกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีถิ่นที่ต้นทาง ถิ่นที่ปลายทาง หรือถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้อยู่ในอาณาเขตของประเทศสหรัฐอเมริกา มิได้เป็นความตกลงของรัฐหรือองค์การระหว่างประเทศ อีกทั้งยังไม่มีลักษณะตามมาตรา 38 แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ แต่ความตกลงฉบับนี้ก็ได้รับการยอมรับและนำไปปฏิบัติในระหว่างสายการบินของประเทศต่าง ๆ เป็นจำนวนมากและอาจถือได้ว่าความตกลงมอนทรีออลมีผลเป็นการแก้ไขขีดจำกัดความรับผิดของระบบวอร์ซอ และมีผลใช้บังคับในทางปฏิบัติไม่ด้อยไปกว่าอนุสัญญาหรือพิธีสารฉบับต่าง ๆ ในระบบวอร์ซอ

<sup>32</sup> Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin, *Shawcross and Beaumont Air Law* Vol. 1., 4 ed., (London : Butterworths, 1977), p.349.

จ. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับชนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือพิธีสารกรุงกัวเตมาลา 1971

ภายหลังจากที่สหรัฐอเมริกาได้ยกเลิกการประกาศตนตัวออกจากการเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 แล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายขึ้นเพื่อทำการแก้ไขมาตรา 22 ของอนุสัญญาโดยเพิ่มขีดจำกัดความรับผิดที่เป็นอยู่ให้เพิ่มสูงขึ้น และในคราวประชุมคณะกรรมการกฎหมาย ครั้งที่ 17 ในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 1970 คณะผู้แทนจากประเทศนิวซีแลนด์ได้ยื่นข้อตกลงชุดหรือที่รู้จักในนาม (New Zealand package) ซึ่งถือเป็นความเห็นร่วมกันของประเทศอุตสาหกรรมในขณะนั้นต่อที่ประชุม เพื่อขอแก้ไขเกี่ยวกับเรื่องขีดจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสัมภาระเดินทางที่รับชน และได้ขอเปลี่ยนหลักความรับผิดของผู้ขนส่งจากข้อสันนิษฐานความรับผิดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้แม้ได้มาเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) แทนซึ่งเป็นการสะท้อนถึงความต้องการของสหรัฐอเมริกา และข้อตกลงชุดดังกล่าวได้ถูกนำเข้าพิจารณาในการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศของ ICAO ณ สาธารณรัฐกัวเตมาลา ในระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ถึง 8 มีนาคม 1971 และที่ประชุมได้มีมติรับรองพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับชนระหว่างประเทศทางอากาศลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกเมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 (Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955) หรือที่รู้จักในนามของพิธีสารกัวเตมาลา 1971 (The Guatemala City Protocol of 1971) ขึ้นในที่สุดท้ายของการประชุม พิธีสารกัวเตมาลา 1971 นั้นยังไม่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน

สาระสำคัญของพิธีสารกัวเตมาลา 1971 นี้เป็นไปตามข้อเสนอที่ปรากฏอยู่ในข้อตกลงชุดซึ่งมุ่งที่จะแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับชนผู้โดยสารและสัมภาระเดินทางเป็นหลัก โดยพิธีสารฉบับนี้ได้รับเอาหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่ปรากฏในความตกลงมอนทรีออล 1966 มาใช้บังคับ ผู้ขนส่งสามารถปลดเปลื้องความรับผิดของตนในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้โดยสารได้เฉพาะเหตุความเสียหายนั้นเกิดจากหรือมีส่วนมาจากความผิดของผู้โดยสารเอง (Contributory Negligence) เท่านั้น และได้เพิ่มจำนวนขีดจำกัดความรับผิดขึ้นจากเดิมที่กำหนดในพิธีสารเฮกจำนวน 250,000 ฟรังก์ เป็น 1,500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 100,000 USD) ขีดจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระเดินทางเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมคือ 250 ฟรังก์ต่อกิโลกรัม เป็น 15,000 ฟรังก์ (ประมาณ 1,000 USD) ต่อผู้โดยสาร 1 คน

## ฉ. พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1-4, (1975)

พิธีสารกัวเตมาลา 1971 ได้ถูกวิจารณ์ว่าพิจารณาแต่ในส่วนของการจำกัดความรับผิดชอบ เพื่อผู้โดยสารและสัมภาระเดินทางเท่านั้น ซึ่งผิดไปจากที่หลาย ๆ ประเทศได้ตั้งความหวังว่าพิธีสารกัวเตมาลา 1971 นี้จะเป็นการปรับปรุงระบบวอร์ซอให้มีความทันสมัย เพื่อเป็นการลดอุปสรรคในการฟ้องร้อง ปัญหาทางกฎหมาย และปรับปรุงระเบียบปฏิบัติในระบบวอร์ซอให้สะดวกยิ่งขึ้น และเนื่องจากพิธีสารกัวเตมาลาไม่ได้กล่าวเรื่องความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าไว้ เรื่องนี้จึงได้ถูกนำมาพิจารณาอย่างเป็นทางการ เอกเทศภายหลังจากการประชุม ณ สาธารณรัฐกัวเตมาลาเสร็จสิ้นลง โดยที่ประชุมของคณะกรรมการกฎหมาย และที่ประชุมระหว่างประเทศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดการประชุมขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดาในระหว่างวันที่ 3-25 กันยายน 1975 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของเอกสารการรับขนส่งและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก 1955 ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ในที่สุดที่ประชุมได้รับรองพิธีสารขึ้นมาหนึ่งฉบับ คือ พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 4 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือที่รู้จักกันในนามพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 (1975) (Montreal Protocol No.4 of 1975) ซึ่งถือเป็นพัฒนาการที่สำคัญของกฎหมายเอกรูปว่าด้วยการรับขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเช่นเดียวกับพิธีสารกัวเตมาลา 1971 ซึ่งถือว่าเป็นพัฒนาการที่สำคัญของกฎหมายเอกรูปว่าด้วยการรับขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระเดินทาง แต่อย่างไรก็ตาม พิธีสารทั้งสองฉบับดังกล่าวยังไม่มียผลใช้บังคับแต่ประการใดจนกระทั่งปัจจุบัน

นอกจากพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 แล้ว ที่ประชุมยังได้รับรองอนุสัญญาขึ้นมาอีก 3 ฉบับในวันเดียวกัน คือ พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 1, 2 และ 3 (Montreal Protocol No.1-3, 1975) เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ 1929, อนุสัญญาวอร์ซอซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก 1955 และอนุสัญญาวอร์ซอซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกและพิธีสารกัวเตมาลา 1971 ตามลำดับ โดยพิธีสารทั้ง 3 ฉบับมีสาระสำคัญเพื่อทำการเปลี่ยนแปลงหน่วยเงินของขีดจำกัดความรับผิดชอบจากระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราที่ใช้อยู่เดิมคือมาตราทองคำ (Gold Clause) ซึ่งจะเทียบค่าของเงินสกุลใดสกุลหนึ่งกับทองคำ มาเป็นระบบสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing Right : SDR) ซึ่งเป็นเพียงหน่วยเงินที่ใช้กำหนดมูลค่าของสินทรัพย์และธุรกรรมของ IMF (ในปัจจุบัน มูลค่าของ SDR ขึ้นกับการเทียบค่าเงินสกุลหลัก 5 สกุลในตระกร้าเงินมาตรฐาน ได้แก่ เงินดอลลาร์สหรัฐ มาร์คเยอรมัน ฟรังก์ฝรั่งเศส ปอนด์สเตอร์ลิง และเยนญี่ปุ่น หรือโดยประมาณแล้ว 1 SDR จะมีมูลค่าใกล้เคียงกับ 1 USD) ทั้งนี้ เนื่องจากความล้มเหลวของมาตราทองคำ และเกิดความผันผวนของราคาทองคำในตลาดโลก อันนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงของระบบปรัวรรตเงิน



ตราระหว่างประเทศโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ขึ้น ในปี 1969 อย่างไรก็ตาม พิธีสารทั้งสามฉบับยังไม่ผลใช้บังคับจนกระทั่งปัจจุบัน

ระบบวอร์ซอ นั้น ได้วิวัฒนาการขึ้นมาอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 โดยได้มีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมและอนุสัญญาเพิ่มเติมขึ้นมาจากเดิมอีกหลายฉบับ ทั้งนี้ โดยวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยระบบวอร์ซอประกอบไปด้วยอนุสัญญาและพิธีสารต่าง ๆ ทั้งหมด 8 ฉบับ ดังต่อไปนี้

1. The Warsaw Convention of 1929.
2. The Hague Protocol of 1955.
3. The Guadalajara Convention of 1961.
4. The Guatemala City Protocol of 1971.
5. Montreal Additional Protocol No. 1 of 1975.
6. Montreal Additional Protocol No. 2 of 1975.
7. Montreal Additional Protocol No. 3 of 1975.
8. Montreal Additional Protocol No. 4 of 1975.

นอกจากนี้ ยังมีความตกลงมอนทรีออล 1968 ซึ่งแม้จะมีได้มีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศและมีได้เป็นอนุสัญญาหรือพิธีสารภายใต้ระบบวอร์ซอ แต่ในทางปฏิบัติก็ได้รับการยอมรับและใช้บังคับในระหว่างสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินเข้าไปในประเทศสหรัฐอเมริกาเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของระบบวอร์ซอ และอาจถือได้ว่าความตกลงมอนทรีออล 1968 มีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าอนุสัญญาหรือพิธีสารฉบับใดฉบับหนึ่งของระบบวอร์ซอ

ด้วยเหตุที่พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ฉบับต่าง ๆ ยกเว้นอนุสัญญา กัวดาลาฮารา 1961 ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อทำการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ในส่วนต่าง ๆ ที่แตกต่างกันออกไปตามแต่วัตถุประสงค์ของแต่ละพิธีสาร และจากบทบัญญัติในพิธีสารแต่ละฉบับ แต่ละประเทศย่อมสามารถที่จะเลือกเป็นภาคีในอนุสัญญาหรือพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมฉบับใดฉบับหนึ่งหรือหลายฉบับก็ได้ ด้วยเหตุนี้จึงก่อให้เกิดโครงสร้างความรับผิด (Liability Regime) ขึ้นหลายโครงสร้างภายใต้ระบบวอร์ซอ (Warsaw system) เอง ซึ่งสามารถแบ่งโครงสร้างความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอได้ดังนี้

1. อนุสัญญาวอร์ซอ 1929 (the Warsaw Convention 1929, unamended.)
2. อนุสัญญาวอร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 (1975) (the Warsaw Convention 1929 amended by Montreal Protocol No.1,1975.)



3. อนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก 1955 (the Warsaw Convention 1929 amended by the Hague Protocol 1955.)

4. อนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกและพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 2 (1975) (Warsaw-Hague further amended by Montreal Additional Protocol No.2, 1975.)

5. อนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกและพิธีสารกัวเตมาลา 1971 (Warsaw-Hague further amended by the Guatemala Protocol 1971.)

6. อนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกและพิธีสารกัวเตมาลาและพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 (1975) (Warsaw-Hague-Guatemala further amended by Montreal Additional Protocol No.3., 1975.)

7. อนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮกและพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 (1975) (Warsaw-Hague further amended by Montreal Additional Protocol No.4, 1975.)

สำหรับอนุสัญญากัวเตมาลา 1961 นั้นถือเป็นอนุสัญญาเพิ่มเติมสำหรับทุกโครงสร้าง ความรับผิดชอบของระบบออร์ซอ<sup>33</sup> แต่อย่างไรก็ตาม โครงสร้างความรับผิดชอบที่มีผลใช้บังคับแล้วคือโครงสร้าง ความรับผิดชอบลำดับที่ 1 และลำดับที่ 3 เท่านั้น

ด้วยเหตุที่ภาคีสมาชิกในอนุสัญญาออร์ซอ 1929 หลายประเทศยังมิได้ให้สัตยาบันแก่พิธีสาร แก้ไขเพิ่มเติมฉบับต่าง ๆ จนครบทุกฉบับและทุกประเทศ ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงได้แจ้งต่อที่ประชุมของ ICAO ครั้งที่ 27 ในเดือน 1989 ให้ภาคีสมาชิกของอนุสัญญาออร์ซอทำการให้สัตยาบันต่อพิธีสารฉบับต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 และ 4, 1966<sup>34</sup> และได้มีการเตรียมการเพื่อจะทบทวนระบบออร์ซอ แต่ความพยายามดังกล่าวจะยังไม่สัมฤทธิ์ผลดังที่ได้ คาดไว้ ทำให้ปัญหาความยุ่งเหยิงอันเนื่องจากความหลากหลายของโครงสร้างความรับผิดชอบของระบบออร์ซอ ยังคงปรากฏอยู่ ซึ่งถือว่าเป็นการทำลายวัตถุประสงค์อันสำคัญยิ่งของอนุสัญญาออร์ซอที่ต้องการสร้างความ เป็นเอกรูปของกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศลงอย่างสิ้นเชิง

แม้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ระบบออร์ซอจะมีข้อบกพร่อง และเกิดปัญหาในการบังคับใช้ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นมักจะเป็นปัญหาเกี่ยวกับการตีความและกระบวนการวิธี พิจารณาของศาลของแต่ละประเทศ ส่วนปัญหาในด้านความหลากหลายของโครงสร้างความรับผิดชอบนั้นแทบ จะเป็นเพียงปัญหาในทางทฤษฎี เนื่องจากโครงสร้างความรับผิดชอบในปัจจุบันมีเพียง 2 โครงสร้าง และประเทศ

<sup>33</sup> Peter Martin and others, *Shawcross and Beaumont Air Law*, Vol. 1., p.342.

<sup>34</sup> ICAO State letter LE 3/27, 3/28 - 91/3., 13 December 1996, p.5.

ที่เป็นภาคีในอนุสัญญาออร์ซอ 1929 ส่วนใหญ่ได้ทำการให้สัตยาบันแก่พิธีสารเฮก 1955 แล้ว และได้มีการกำหนดแบบมาตรฐานขึ้นมาใช้กับตัวโดยสารและใบกำกับของทางอากาศ (Air Waybill) ไว้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยสายการบินที่เป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศจะต้องยอมรับเงื่อนไขรวมทั้งความรับผิดชอบที่ทางสมาคมกำหนดขึ้นมาพิมพ์ไว้ในเอกสารการรับขนส่งของสายการบินของตน ประกอบกับสายการบินส่วนใหญ่ให้การยอมรับความตกลงมอนทรีออล 1966 และนำมาบัญญัติเป็นเงื่อนไขในการรับขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระเดินทาง ด้วยเหตุนี้ทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีลักษณะความรับผิดชอบที่คล้ายคลึงกันเกือบทุกสายการบิน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย