

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 6.

กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2535.

กัมภีร์ แก้วเจริญ. ละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย. วารสารนิติศาสตร์ 12

(ธันวาคม 2525) : 141.

\_\_\_\_\_ . ลักษณะลักษณะการพิสูจน์ในคดีละเมิด. วารสารอัยการ 5

(ตุลาคม 2525) : 24.

จิตติ ดิงศภักดิ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง

มาตรา 452. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร :

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522.

ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. กฎหมายอากาศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์

มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533.

ไชยวัฒน์ บุนนาค. กฎหมายการบิน. บทบัญญัติ 34 (2520) : 21.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. ปัญหาการใช้กฎหมายต่างประเทศเป็นแนวทางเพื่อการปฏิรูปกฎหมาย.

วารสารนิติศาสตร์ 9 (2521) : 101.

ประจักษ์ พุทธิสมบัติ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด และ จัดการ

งานนอกสั่ง. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ศรีสมบัติการพิมพ์ จำกัด, 2530.

ประสพสุข บุญเดช. ผลคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ. วารสารนิติศาสตร์ 9

(มิถุนายน-สิงหาคม 2520) : 64.

ไพจิตร ปุณณพันธ์. คำอธิบายเฉพาะเรื่อง. กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์,

2517.

\_\_\_\_\_ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด.

พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2529.

ภิญโญ พินัยนิติศาสตร์. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2533.

สถิตย์ เล็งไธสง. การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามกฎหมายไทย.

วารสารนิติศาสตร์ 4 (มิถุนายน 2515) : 76.

สมปอง สุจริตกุล. สัตยาบันและผลบังคับของสนธิสัญญา. บทบัญญัติ 20

(กรกฎาคม 2505) : 562.

สายสุดา นิงสานนท์. ความรับผิดชอบในกฎหมายลักษณะละเมิด. วิทยานิพนธ์ปริญญา

มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

สุธาบดี สัตตบุศย์. การรับรองและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีแพ่งและ

พาณิชย์. วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 10 (สิงหาคม 2528) : 149.

สุขุม สุภนิตย์. คำบรรยาย ป.พ.พ.ลักษณะละเมิด. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์

นิติบรรณการ, 2537.

หยุด แสงอุทัย. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524.

อัมพร จันทรวิจิตร. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ. อุลพาหะ 8 (มิถุนายน 2504) : 550.

\_\_\_\_\_. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ. อุลพาหะ 8 (มีนาคม 2504) : 204.

\_\_\_\_\_. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ. อุลพาหะ 8 (สิงหาคม 2504) : 803.

\_\_\_\_\_. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ. อุลพาหะ 8 (พฤศจิกายน 2504) : 1172.

### ภาษาอังกฤษ

Diederiks-Verschuur, I.H.Ph. An Introduction to Air Law. 2nd ed. Deventer :

Kluwer Law and Taxation Publishers, 1985.

Ferry D. Air and Aviation Treaties of The World. Vol. 1. New York : Oceana

Publications, Inc, 1984.

Johnson, D. H.N. Rights in Airspace. Manchester : Manchester University Press,  
1965.

Kreindler, L.S. Aviation Accident Law. Vol. 1. New York : Matthew Bender &  
Co. Inc, 1993.

Martin, P., Mclean, J.d., Elizabeth de Monttaur and Margo, R d. Shawcross and  
Beaumont on Air Law. Vol. 1. 4th ed. London : Butterworth & Co. Ltd., 1986.

Matte, N.M. Treatise on Air- Aeronautical Law. Montreal : McGill University,  
1981.

Speiser, S.M. and Krause, C.F. Aviation Tort Law. 2 Vol. London : The Lawyers  
Co-operative Publishing Company, 1978.

ภาคผนวก



ผนวก ก

**Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to  
Third Parties on the Surface**

Signed at Rome, on 7 October 1952

THE STATES SIGNATORY to this Convention

MOVED by a desire to ensure adequate compensation for persons who suffer damage caused on the surface by foreign aircraft, while limiting in a reasonable manner the extent of the liabilities incurred for such damage in order not to hinder the development of international civil air transport, and also

CONVINCED of the need for unifying to the greatest extent possible, through an international convention, the rules applying in the various countries of the world to the liabilities incurred for such damage,

HAVE APPOINTED to such effect the undersigned Plenipotentiaries who, duly authorised,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

PRINCIPLES OF LIABILITY

Article 1

1. Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention. Nevertheless there shall be no right to compensation if the damage is not a direct consequence of the incident giving rise thereto, or if the damage results from the mere fact of passage of the aircraft through the airspace in conformity with existing air traffic regulations.

2. For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of actual take-off until the moment when the landing run ends. In the case of an aircraft lighter than air, the expression "in flight" relates to the period from the moment when it becomes detached from the surface until it becomes again attached thereto.

Article 2

1. The liability for compensation contemplated by Article 1 of this Convention shall attach to the operator of the aircraft.

2. (a) For the purposes of this Convention the term "operator" shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator.

(b) A person shall be considered to be making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority.

3. The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in the proceedings.

Article 3

If the person who was the operator at the time the damage was caused had not the exclusive right to use the aircraft for a period of more than fourteen days, dating from the moment when the right to use commenced, the person from whom such right was derived

shall be liable jointly and severally with the operator, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 4

If a person makes use of an aircraft without the consent of the person entitled to its navigational control, the latter, unless he proves that he has exercised due care to prevent such use, shall be jointly and severally liable with the unlawful user for damage giving a right to compensation under Article 1, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 5

Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable if the damage is the direct consequence of armed conflict or civil disturbance, or if such has been deprived of the use of the aircraft by act of public authority.

#### Article 6

1. Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable for damage if he proves that the damage was caused solely through the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage or of the latter's servants or agents. If the person liable proves that the damage was contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage, or of his servants or agents, the compensation shall be reduced to the extent to which such negligence or wrongful act or omission contributed to the damage. Nevertheless there shall be no such exoneration or reduction if, in the case of the negligence or other wrongful act or omission of a servant or agent, the person who suffer the damage proves that his servant or agent was acting outside the scope of his authority.

2. When an action was brought by one person to recover damages arising from the death or injury of another person, the negligence or other wrongful act or omission of such other person, or of his servants or agents, shall also have the effect provided in the preceding paragraph.

#### Article 7

When two or more aircraft have collided or interfered with each other in flight and damage for which a right to compensation as contemplated in Article 1 results, or when two or more aircraft have jointly caused such damage, each of the aircraft concerned shall be considered to have caused the damage and the operator of each aircraft shall be liable, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 8

The persons referred to in paragraph 3 of Article 2 and in Article 3 and 4 shall be entitled to all defences which are available to an operator under the provisions of this Convention.

#### Article 9

Neither the operator, the owner, any person liable under Article 3 or Article 4, nor their respective servants or agents, shall be liable for damage on the surface caused by an aircraft in flight or any person or thing falling there from otherwise than as expressly provided in this Convention. This rule shall not apply to any such person who is guilty of a deliberate act or omission done with intent to cause damage.

#### Article 10

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

## CHAPTER II

### EXTENT OF LIABILITY

#### Article 11

1. Subject to the provisions of Article 12, the liability for damage giving a right to compensation under Article 1, for each aircraft and incident, in respect of all persons liable under this Convention, shall not exceed:

- (a) 500000 francs for aircraft weighing 1000 kilogrammes or less;
- (b) 500000 francs plus 400 francs per kilogramme over 1000 kilogrammes for aircraft weighing more than 1000 but not exceeding 6000 kilogrammes;
- (c) 2500000 francs plus 250 francs per kilogramme over 6000 kilogrammes for aircraft weighing more than 6000 but not exceeding 20000 kilogrammes;
- (d) 6000000 francs plus 150 francs per kilogramme over 20000 kilogrammes for aircraft weighing more than 20000 but not exceeding 50000 kilogrammes;
- (e) 10500000 francs plus 100 francs per kilogramme over 50000 kilogrammes for aircraft weighing more than 50000 kilogrammes.

2. The liability in respect of loss of life or personal injury shall not exceed 500000 francs per person killed or injured.

3. "Weight" means the maximum weight of the aircraft authorised by the certificate of airworthiness for take-off, excluding the effect of lifting gas when used.

4. The sums mentioned in francs in this Article refer to a currency unit consisting of 65  $\frac{1}{2}$  milligrammes of gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment, or, in cases covered by Article 14, at the date of the allocation.

#### Article 12

1. If the person who suffers damage proves that it was caused by a deliberate act or omission of the operator, his servants or agents, done with intent to cause damage, the liability of the operator shall be unlimited; provided that he was acting in the course of his employment and within the scope of his authority.

2. If the person wrongfully takes and makes use of an aircraft without the consent of the person entitled to use it, his liability shall be unlimited.

#### Article 13

1. Whenever, under the provisions of Article 3 or Article 4, two or more persons are liable for damage, or a registered owner who was not the operator is made liable as such as provided in paragraph 3 of Article 2, the persons who suffer damage shall not be entitled to total compensation greater than the highest indemnity which may be awarded under the provisions of this Convention against any one of the persons liable.

2. When the provisions of Article 7 are applicable, the person who suffers the damage shall be entitled to be compensated up to the aggregate of the limits applicable with respect to each of the aircraft involved, but no operator shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to his aircraft unless his liability is unlimited under the terms of Article 12.

#### Article 14

If the total amount of the claims established exceeds the limit of liability applicable under the provisions of this Convention, the following rules shall apply taking into account the provisions of paragraph 2 of Article 11:

(a) If the claims are exclusively in respect of loss of life or personal injury or exclusively in respect of damage to property, such claims shall be reduced in proportion to their respective amounts.

(b) If the claims are both in respect of loss of life or personal injury and in respect of damage to property, one half of the total sum distributable shall be appropriated preferentially to meet claims in respect of loss of life and personal injury and, if insufficient, shall be distributed proportionately between the claims concerned. The remainder of the total sum distributable shall be distributed proportionately among the claims in respect of damage to property and the portion not already covered of the claims in respect of loss of life and personal injury.

CHAPTER III  
SECURITY FOR OPERATOR'S LIABILITY

Article 15

1. Any Contracting State may require that the operator of an aircraft registered in another Contracting State shall be insured in respect of his liability for damage sustained in its territory for which a right to compensation exists under Article 1 by means of insurance up to the limits applicable according to the provisions of Article 11.

2. (a) The insurance shall be accepted as satisfactory if it conforms to the provisions of this Convention and has been effected by an insurer authorised to effect such insurance under the laws of the State where the aircraft is registered or of the State where the insurer has his residence or principal place of business, and whose financial responsibility has been verified by either of those States.

(b) If insurance has been required by any State under paragraph 1 of this Article, and a final judgment in that State is not satisfied by payment in the currency of that State, any Contracting State may refuse to accept the insurer as financially responsible until such payment, if demanded, has been made.

3. Notwithstanding the last preceding paragraph the State overflown may refuse to accept as satisfactory insurance effected by an insurer who is not authorised for that purpose in a contracting State.

4. Instead of insurance, any of the following securities shall be deemed satisfactory if the security conforms to Article 17:

(a) a cash deposit in a depository maintained by the Contracting State where the aircraft is registered or with a bank authorised to act as a depository by that State;

(b) a guarantee given by a bank authorised to do so by the Contracting State where the aircraft is registered, and whose financial responsibility has been verified by that State;

(c) a guarantee given by the Contracting State where the aircraft is registered, if that State undertakes that it will not claim immunity from suit in respect of that guarantee.

5. Subject to paragraph 6 of this Article, the State overflown may also require that the aircraft shall carry a certificate issued by the insurer certifying that insurance has been effected in accordance with the provisions of this Convention, and specifying the person or persons whose liability is secured thereby, together with a certificate or endorsement issued by the appropriate authority in the State where the aircraft is registered or in the State where the insurer has his residence or principal place of business certifying the financial responsibility of the insurer. If other security is furnished in accordance with the provisions of paragraph 4 of this Article, a certificate to that effect shall be issued by the appropriate authority in the State where the aircraft is registered.

6. The certificate referred to in paragraph 5 of this Article neednot be carried in the aircraft if a certified copy has been filed with the appropriate authority designated by the State overflown or, if the International Civil Aviation Organization agrees, with that Organization, which shall furnish a copy of the certificate to each Contracting State.

7. (a) Where the State overflown has reasonable grounds for doubting the financial responsibility of the insurer, or of the bank which issues a guarantee under paragraph 4 of this Article, that State may request additional evidence of financial responsibility, and if any question arises as to the adequacy of that evidence the dispute affecting the States concerned shall, at the request of one of those States, be submitted to an arbitral tribunal which shall be either the Council of the International Civil Aviation Organization or a person or body mutually agreed by the parties.

(b) Until this tribunal has given its decision the insurance or guarantee shall be considered provisionally valid by the State overflown.

8. Any requirements imposed in accordance with this article shall be notified to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization who shall inform each contracting State thereof.

9. For the purpose of this Article, the term 'insurer' includes a group of insurers, and for the purpose of paragraph 5 of this Article, the phrase 'appropriate authority in a State' includes the appropriate authority in the highest political subdivision thereof which regulates the conduct of business by the insurer.

Article 16

1. The insurer or other person providing security required under Article 15 for the liability of the operator may, in addition to the defences available to the operator, and the



defence of forgery, set up only the following defences against claims based on the application of this Convention:

(a) that the damage occurred after the security ceased to be effective. However, if the security expires during a flight, it shall be continued in force until the next landing specified in the flight plan, but no longer than twenty-four hours; and if the security ceases to be effective for any reason other than the expiration of its term, or a change of operator, it shall be continued until fifteen days after notification to the appropriate authority of the State which certifies the financial responsibility of the insurer or the guarantor that the security has ceased to be effective, or until effective withdrawal of the certificate of the insurer or the certificate of the guarantee if such a certificate has been required under paragraph 5 of Article 15, whichever is the earlier;

(b) that the damage occurred outside the territorial limits provided for by the security, unless flight outside of such limits was caused by *force majeure*, assistance justified by the circumstances, or an error in piloting, operation or navigation.

2. The State which has issued or endorsed a certificate pursuant to paragraph 5 of Article 15 shall notify the termination or cessation, otherwise than by the expiration of its term, of the insurance or other security to the interested contracting States as soon as possible.

3. Where a certificate of insurance or other security is required under paragraph 5 of Article 15 and the operator is changed during the period of the validity of the security, the security shall apply to the liability under this Convention of the new operator, unless he is an unlawful user, but not beyond fifteen days from the time when the insurer or guarantor notifies the appropriate authority of the State where the certificate was issued that the security has become ineffective or until the effective withdrawal of the certificate of the insurer if such a certificate has been required under paragraph 5 of Article 15, whichever is the shorter period.

4. The continuation in force of the security under the provisions of paragraph 1 of this Article shall apply only for the benefit of the person suffering damage.

5. Without prejudice to any right of direct action which he may have under the law governing the contract of insurance or guarantee, the person suffering damage may bring a direct action against the insurer or guarantor only in the following cases:

(a) where the security is continued in force under the provisions of paragraph 1(a) and (b) of this Article;

(b) the bankruptcy of the operator.

6. Excepting the defences specified in paragraph 1 of this Article, the insurer or other person providing security may not, with respect to direct actions brought by the person suffering damage based upon application of this Convention, avail himself of any grounds of nullity or any right of retroactive cancellation.

7. The provisions of this Article shall not prejudice the question whether the insurer or guarantor as a right of recourse against any other person.

#### Article 17

1. If security is furnished in accordance with paragraph 4 of Article 15, it shall be specifically and preferentially assigned to payment of claims under the provisions of this Convention.

2. The security shall be deemed sufficient if, in the case of an operator of one aircraft, it is for an amount equal to the limit applicable according to the provisions of Article 11, and in the case of the limits of liability applicable to the two aircraft subject to the highest limits.

3. As soon as notice of a claim has been given to the operator, the amount of the security shall be increased up to a total sum equivalent to the aggregate of:

(a) the amount of the security then required by paragraph 2 of this Article, and

(b) the amount of the claim not exceeding the applicable limit of liability.

This increased security shall be maintained until every claim has been disposed of.

#### Article 18

Any sums due to an operator from an insurer shall be exempt from seizure and execution by creditors of the operator until claims of third parties under this Convention have been satisfied.

## CHAPTER IV

## RULES OF PROCEDURE AND LIMITATION OF ACTIONS

## Article 19

If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have met in full.

## Article 20

1. Actions under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the Contracting State where the damage occurred. Nevertheless, by agreement between any one or more claimants and any one or more defendants, such claimants may take action before the courts of any other Contracting State, but no such proceedings shall have the effect of prejudicing in any way the rights of persons who bring actions in the State where the damage occurred. The parties may also agree to submit disputes to arbitration in any Contracting State.

2. Each Contracting State shall take all necessary measures to ensure that the defendant and all other parties interested are notified of any proceedings concerning them and have a fair and adequate opportunity to defend their interests.

3. Each Contracting State shall so far as possible ensure that all actions arising from a single incident and brought in accordance with paragraph 1 of this Article are consolidated for disposal in a single proceeding before the same court.

4. Where any final judgment, including a judgement by default, is pronounced by a court competent in conformity with this Convention, on which execution can be issued according to the procedural law of that court, the judgement shall be enforceable upon compliance with the formalities prescribed by the laws of the Contracting State, or of any territory, State or province thereof, where execution is applied for:

(a) in the Contracting State where the judgment debtor has his residence or principal place of business or,

(b) if the assets available in that State and in the State where the judgment was pronounced are insufficient to satisfy the judgment, in any other Contracting State where the judgment debtor has assets.

5. Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this Article, the court to which application is made for execution may refuse to issue execution if it is proved that any of the following circumstances exist:

(a) the judgment was given by default and the defendant did not acquire knowledge of the proceedings in sufficient time to act upon it;

(b) the defendant was not given a fair and adequate opportunity to defend his interests;

(c) the judgment is in respect of a cause of action which had already, as between the same parties, formed the subject of a judgment or an arbitral award which, under the law of the State where execution is sought, is recognized as final and conclusive;

(d) the judgment has been obtained by fraud of any of the parties;

(e) the right to enforce the judgment is not vested in the person by whom the application for execution is made.

6. The merits of the case may not be reopened in proceedings for execution under paragraph 4 of this Article.

7. The court to which application for execution is made may also refuse to issue execution if the judgment concerned is contrary to the public policy of the State in which execution is requested.

8. If, in proceedings brought according to paragraph 4 of this Article, execution of any judgment is refused on any of the grounds referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (d) of paragraph 5 or paragraph 7 of this Article, the claimant shall be entitled to bring a new action before the courts of the State where execution has been refused. The judgment rendered in such new action may not result in the total compensation awarded exceeding the limits applicable under the provisions of this Convention. In such new action the previous judgment shall be a defence only to the extent to which it has been satisfied. The previous judgment shall cease to be enforceable as soon as the new action has been started.

The right to bring a new action under this paragraph shall, notwithstanding the provisions of Article 21, be subject to a period of limitation of one year from the date on which the claimant has received notification of the refusal to execute the judgment.

9. Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this Article, the court to which application for execution is made shall refuse execution of any judgment rendered by a court of a State other than that in which the damage occurred until all the judgments rendered in that State have been satisfied.

The court applied to shall also refuse to issue execution until final judgment has been given on all actions filed in the State where the damage occurred by those persons who have complied with the time limit referred to in Article 19, if the judgment debtor proves that the total amount of compensation which might be awarded by such judgments might exceed the applicable limit of liability under the provisions of this Convention.

Similarly such court shall not grant execution when, in the case of actions brought in the State where the damage occurred by those persons who have complied with the time limit referred to in Article 19, the aggregate of the judgments exceeds the applicable limit of liability, until such judgments have been reduced in accordances with Article 14.

10. Where a judgment is rendered enforceable under this Article, payment of costs recoverable under the judgment shall also be enforceable. Nevertheless the court applied to for execution may, on the application of the judgment debtor, limit the amount of such costs to a sum equal to ten *per centum* of the amount for which the judgment is rendered enforceable. The limits of liability prescribed by this Convention shall be exclusive of costs.

11. Interest not exceeding four *per centum* per annum may be allowed on the judgment debt from the date of the judgment in respect of which execution is granted.

12. An application for execution of a judgment to which paragraph 4 of this Article applies must be made within five years from the date when such judgment became final.

#### Article 21

1. Actions under this Convention shall be subject to a period of limitation of two years from the date of the incident which caused the damage.

2. The grounds for suspension or interruption of the period referred to in paragraph 1 of this Article shall be determined by the law of the court trying the action; but in any case the right to institute an action shall be extinguished on the expiration of three years from the date of the incident which caused the damage.

#### Article 22

In the even of the death of the person liable, an action in respect of liability under the provisions of this Convention shall lie against those legally responsible for his obligations.

### CHAPTER V

#### APPLICATION OF THE CONVENTION AND GENERAL PROVISIONS

#### Article 23

1. This Convention applies to damage contemplated in Article 1 caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in the territory of another Contracting State.

2. For the purpose of this Convention a ship or aircraft on the high seas shall be regarded as part of the territory of the State in which it is registered.

#### Article 24

This Convention shall not apply to damage caused to an aircraft in flight, or to persons or goods on board such aircraft.

#### Article 25

This Convention shall not apply to damage on the surface if liability for such damage is regulated either by a contract between the person who suffers such damage and the operator or the person entitled to use the aircraft at the time the damage occurred, or by the law relating to workmen's compensation applicable to a contract of employment between such persons.

#### Article 26

This Convention shall not apply to damage caused by military, customs or police aircraft.

## Article 27

Contracting States will, as far as possible, facilitate payment of compensation under the provisions of this convention in the currency of the State where the damage occurred.

## Article 28

If legislative measures are necessary in any Contracting State to give effect to this Convention, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall be informed forthwith of the measures so taken.

## Article 29

As between Contracting State which have also ratified the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Damage caused by aircraft to Third Parties on the Surface opened for signature at Rome on the 29 May 1993, the present Convention upon its entry into force shall supersede the said Convention of Rome.

## Article 30

For the purposes of this Convention:

- Person means any natural or legal person, including a State.
- Contracting State means any State which has ratified or adhered to this Convention and whose denunciation thereof has not become effective.
- Territory of a State means the metropolitan territory of a State and all territories for the foreign relations of which that State is responsible, subject to the provisions of Article 36

## CHAPTER VI

## FINAL PROVISIONS

## Article 31

This Convention shall remain open for signature on behalf of any State until it comes into force in accordance with the provisions of Article 33.

## Article 32

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

## Article 33

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

## Article 34

1. This convention shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.
2. The adherence of a State shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the International Civil Aviation Organization and shall take effect as from the ninetieth day after the date of the deposit.

## Article 35

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification of denunciation to the International Civil Aviation Organization.



2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation; nevertheless, in respect of damage contemplated in Article 1 arising from an incident which occurred before the expiration of the six months period, the Convention shall continue to apply as if the denunciation had not been made.

#### Article 36

1. This Convention shall apply to all territories for the foreign relations of which a Contracting State is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article or paragraph 3 of Article 37.

2. Any State may at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Convention does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any Contracting State may subsequently, by notification to the International Civil Aviation Organization, extend the application of this Convention to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article or paragraph 3 of Article 37. The notification shall take effect as from the ninetieth day after its receipt by the Organization.

4. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article 35, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

#### Article 37

1. When the whole or part of the territory of a Contracting State is transferred to a non-contracting State, this Convention shall cease to apply to the territory so transferred, as from the date of the transfer.

2. When part of the territory of a Contracting State becomes an independent State responsible for its own foreign relations, this Convention shall cease to apply to the territory which becomes an independent State, as from the date on which it becomes independent.

3. When the whole or part of the territory of another State is transferred to a Contracting State, the Convention shall apply to the territory so transferred as from the date of the transfer; provided that, if the territory transferred does not become part of the metropolitan territory of the Contracting State concerned, that Contracting State may, before or at the time of the transfer, declare by notification to the International Civil Aviation Organization that the Convention shall not apply to the territory transferred unless a notification is made under paragraph 3 of Article 36.

#### Article 38

The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to all signatory and adhering States and to all States members of the Organization or of the United Nations:

(a) of the deposit of any instrument of ratification or adherence and the date thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation or of any declaration or notification made under Article 36 or 37 and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

The Secretary General of the Organization shall also notify these States of the date on which the Convention comes into force in accordance with paragraph 1 of Article 33.

#### Article 39

No reservations may be made to this Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Rome on the seventh day of the month of October of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty Two in the English, French and Spanish languages, each text being of equal authenticity.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization where, in accordance with Article 31, it shall remain open for signature, and the Secretary General of the Organization shall send certified copies thereof to all signatory and adhering States and to all States members of the Organization or the United Nations.

ผนวก ข

CONVENTION  
ON DAMAGE CAUSED BY FOREIGN AIRCRAFT  
TO THIRD PARTIES ON THE SURFACE

SIGNED AT ROME ON 7 OCTOBER 1952 \*

(Status as of 31 December 1995)

<u>States</u>	<u>Date of signature</u>	<u>Date of deposit of Instrument of Ratification or Adherence</u>	<u>Effective date</u>
Algeria		13 April 1964	12 July 1964
Argentina	7 October 1952	16 September 1972	25 December 1972
Australia	20 October 1953	10 November 1958	8 February 1959
Belgium	7 October 1952	11 August 1966	9 November 1966
Brazil	7 October 1952	19 December 1962	19 March 1963
Cameroon		23 July 1969	21 October 1969
Cuba		8 September 1965	7 December 1965
Denmark	7 October 1952		
Dominican Republic	7 October 1952		
Ecuador		12 May 1958	10 August 1958
Egypt	7 October 1952	23 February 1954	4 February 1958
El Salvador		13 February 1980	13 May 1980
France	7 October 1952		
Gabon		14 January 1970	14 April 1970
Greece	5 April 1955		
Guatemala		10 May 1983	8 August 1983
Guinea		28 May 1990	26 August 1990
Haiti		24 March 1961	22 June 1961
Honduras		5 October 1960	3 January 1961
India	2 August 1955		
Iraq		19 July 1972	17 October 1972
Israel	7 October 1952		
Italy	7 October 1952	10 October 1963	8 January 1964
Kuwait (1)		27 November 1979	25 February 1980
Liberia	7 October 1952		
Libyan Arab Jamahiriya	11 August 1954		
Luxembourg	7 October 1952	19 February 1957	4 February 1958
Maldives		5 September 1995	4 December 1995
Mali		28 December 1961	28 March 1962
Mauritania		23 July 1962	21 October 1962
Mexico	7 October 1952		
Morocco		31 March 1964	29 June 1964
Netherlands , Kingdom of the Niger	7 October 1952	27 December 1970	27 March 1970

\* In accordance with Article 33 , the Convention came into force on 4 February 1958 between Canada , Egypt , Luxembourg , Pakistan and Spain .

<u>States</u>	<u>Date of signature</u>	<u>Date of deposit of Instrument of Ratification or Adherence</u>	<u>Effective date</u>
Nigeria		6 March 1970	4 June 1970
Norway	10 December 1954		
Pakistan	25 February 1957	6 November 1957	4 February 1958
Papua New Guinea (2)			16 September 1975
Paraguay		26 May 1969	24 August 1969
Philippines	7 October 1952		
Portugal	7 October 1952		
Russian Federation (3)		21 April 1982	20 July 1982
Rwanda		17 May 1971	15 August 1971
Seychelles		15 September 1980	14 December 1980
Spain	7 October 1952	1 March 1957	4 February 1958
Sri Lanka		31 March 1959	29 June 1959
Sweden	11 August 1954		
Switzerland	7 October 1952		
Thailand	7 October 1952		
Togo		2 July 1980	30 September 1980
Tunisia		16 September 1963	15 December 1963
United Arab Emirates		12 February 1990	13 May 1990
United Kingdom	23 April 1953		
Uruguay		8 November 1978	6 February 1979
Vanuatu		15 January 1982	15 April 1982
Yemen		26 September 1986	25 December 1986

Note : Canada signed the Convention on 26 May 1954 and ratified it on 16 January 1956 .  
On 29 June 1976 a notification of denunciation of the Convention by the Government of Canada was received by ICAO , and the denunciation took effect on 29 December 1976 .

- (1) It is understood that the adherence to the Convention on Damaged Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface done in Rome , 1952 , does not mean in any way recognition of Israel by the State of Kuwait . Furthermore , no treaty relation will arise between the State of Kuwait and Israel .
- (2) Declaration dated 6 November 1975 by Papua New Guinea that " it desires to be treated as a party in its own right to the said Convention " which " entered into force for Australia on 19 October 1953 , and has applied to the Territory of Papua and Trust Territory of New Guinea " . Papua New Guinea attained independence on 16 September 1975 .
- (3) Declaration dated 22 February 1982 by the Union of Soviet Socialist Republics (now the Russian Federation) that " the provisions of Articles 30 , 36 and 37 of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface , dated 7 October 1952 , which have the effect of extending the applicability of the Convention to territories for the foreign relations of which a contracting State is responsible , are obsolete and in conflict with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514/XV of 14 December 1960) .

ผนวก ก

คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ โดยกรมการบินพาณิชย์

อนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศ  
ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น

กรุงโรม 7 ตุลาคม ค.ศ.1952

รัฐผู้ลงนามในอนุสัญญานี้

โดยที่มีความปรารถนาที่จะทำให้เป็นที่มั่นใจได้ว่า บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบน  
ผิวพื้นอันก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานต่างประเทศ จักได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างเพียงพอ โดย  
จำกัดขนาดของความรับผิดชอบต่อความเสียหายเช่นว่านี้ไว้ตามความเหมาะสม เพื่อมิให้เป็นอุปสรรค  
ต่อความเจริญของการขนส่งทางอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ และ

โดยที่เห็นประจักษ์ในความจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบซึ่งใช้บังคับอยู่ในประเทศต่าง ๆ  
ทั่วโลกเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายเช่นว่านี้ไว้ให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันให้มากที่สุด โดย  
ทางอนุสัญญาระหว่างประเทศ

เพื่อให้บรรลุผลดังกล่าว จึงได้แต่งตั้งผู้มีอำนาจเต็มซึ่งได้ลงนามไว้ทำอนุสัญญานี้และ  
ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องแล้วเป็นผู้ทำความตกลงดังต่อไปนี้

หมวด 1

หลักแห่งความรับผิด

ข้อ 1

1 ให้บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ใน  
อนุสัญญานี้ เพียงแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำ  
การบิน หรือโดยบุคคลหรือสิ่งของซึ่งตกลงมาจากอากาศยาน แต่ถ้าความเสียหายนั้นมีได้เป็น  
ผลโดยตรงของเหตุอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้นก็ดี หรือถ้าความเสียหายนั้นมีผลมาจากเพียง  
ข้อเท็จจริงว่า อากาศยานนั้นได้ผ่านไปในห้วงอากาศโดยถูกต้องตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศ  
ที่ใช้อยู่ในขณะนั้นก็ดี ผู้ต้องเสียหายนั้นย่อมไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน

2 เพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญาฯ นี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบินนับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นเริ่มใช้กำลังเพื่อความมุ่งหมายที่จะทำการบินขึ้นจากพื้นดิน ไปจนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินได้สิ้นสุดลง ในกรณีอากาศยานประเภทเบาว่าอากาศ คำว่า “อยู่ในระหว่างทำการบิน” หมายถึงระแวงเวลานับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นขาดการสัมผัสกับผิวพื้น ไปจนถึงขณะที่ได้ลงสัมผัสกับผิวพื้นอีกครั้งหนึ่ง

### ข้อ 2

1 ให้ความรับผิดชอบต่อกำสินไหมทดแทนที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 1 แห่งอนุสัญญาฯ นี้ผูกพันผู้ดำเนินการของอากาศยานนั้น

2 (ก) เพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญาฯ นี้ คำว่า “ผู้ดำเนินการ” ให้ความหมายรวมถึงบุคคลผู้ซึ่งกำลังใช้อากาศยานในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการเดินทางของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับบุคคลผู้ซึ่งเป็นผู้ให้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยาย ให้ถือว่าบุคคลผู้นั้นเป็นผู้ดำเนินการ

(ข) เมื่อบุคคลใดกำลังใช้อากาศยานโดยตนเอง หรือเมื่อถูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ โดยจะอยู่ภายในขอบเขตอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าบุคคลนั้นใช้อากาศยานนั้น

3 ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้เป็นผู้ดำเนินการและจะต้องรับผิดชอบในฐานะเช่นนั้น เว้นแต่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อวินิจฉัยความรับผิดชอบของตนสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการ และดำเนินการตามสมควรเท่าที่วิธีพิจารณาความตามกฎหมายจะพึงยอมให้ทำได้ เพื่อให้ได้ตัวบุคคลอื่นดังกล่าวนั้นเข้ามาเป็นฝ่ายหนึ่งในกระบวนการพิจารณา

### ข้อ 3

ถ้าบุคคลที่เป็นผู้ดำเนินการในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น ไม่มีสิทธิแต่ผู้เดียวที่จะใช้อากาศยานเป็นระยะเวลาเกินกว่าสิบสี่วันนับตั้งแต่ขณะที่เมื่อสิทธิที่จะใช้ได้เริ่มต้น ให้บุคคลผู้ให้สิทธิเช่นว่านั้นเป็นผู้รับผิดชอบส่วนของตนและร่วมกันกับผู้ดำเนินการนั้น โดยแต่ละฝ่ายต้องถูกผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้และภายในขอบเขตความรับผิดชอบแห่งอนุสัญญาฯ นี้

### ข้อ 4

ถ้าบุคคลใดใช้อากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินทางของอากาศยานนั้น บุคคลหลังจกต้องรับผิดชอบส่วนของตนและร่วมกันกับผู้ให้

อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายในความเสียหายซึ่งให้สิทธิในค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 1 โดยแต่ละฝ่ายมีความผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และภายในขอบเขตความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ เว้นแต่ผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานลำนั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันการใช้นั้นแล้ว

#### ข้อ 5

บุคคลผู้ใดซึ่งควรจะต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันด้วยอาวุธ หรือความวุ่นวายภายในบ้านเมือง หรือถ้าบุคคลเช่นว่านั้น ได้ถูกถอนสิทธิการใช้อากาศยานนั้น โดยการกระทำอันเป็นอำนาจทางราชการ

#### ข้อ 6

1 บุคคลใดซึ่งควรจะต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อโดยตรงหรือจากการกระทำ หรืองดเว้นการกระทำอื่น ๆ อันเป็นความผิดของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ได้รับความเสียหายนั่นเอง ถ้าบุคคลผู้จะต้องรับผิดชอบพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีมูลมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือจากการกระทำ หรืองดเว้นการกระทำอื่น ๆ อันเป็นความผิดของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลผู้นั้น ให้ลดค่าสินไหมทดแทนลงตามขนาดของความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นความผิดซึ่งเป็นมูลแห่งความเสียหายนั้น ๆ อย่างไรก็ดี ในกรณีประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำการ หรืองดเว้นการกระทำอันเป็นความผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนนั้น ห้ามมิให้มีการลดหย่อนหรือผ่อนภาระเช่นว่านี้ ถ้าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลผู้นั้นได้กระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตน

2 เมื่อบุคคลหนึ่งนำคดีขึ้นฟ้องร้องเพื่อเรียกค่าเสียหายอันเกิดขึ้นจากการเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บของบุคคลอีกคนหนึ่ง ความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลอื่นเช่นว่านี้ก็ดี หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลผู้นี้ก็ดีย่อมมีผลเช่นเดียวกับที่ได้บัญญัติไว้ในวรรคก่อนด้วย

#### ข้อ 7

เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าได้ชนกัน หรือต่างเกี่ยวกระทบบซึ่งกันและกันขณะอยู่ในระหว่างทำการบิน และความเสียหายซึ่งเป็นผลให้เกิดสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้



กำหนดไว้ในข้อ 1 ได้เกิดขึ้นก็ดี หรือเมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าร่วมกันก่อให้เกิดความเสียหายเช่นว่านั้นก็ดี ให้ถือว่าอากาศยานทุกลำที่เกี่ยวข้องได้ก่อความเสียหายนั้นให้เกิด และผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละลำจักต้องรับผิดชอบโดยให้ทุก ๆ คนต้องถูกผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้และภายในขอบเขตความรับผิดชอบของอนุสัญญานี้

#### ข้อ 8

บุคคลที่ได้ระบุไว้ในวรรค 3 แห่งข้อ 2 และในข้อ 3 และข้อ 4 ย่อมมีสิทธิในการดำเนินการต่อสู้ทุกทางเท่าที่ผู้ดำเนินการจะทำได้ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

#### ข้อ 9

ผู้ดำเนินการ เจ้าของ บุคคลใดที่ต้องรับผิดชอบตามข้อ 3 หรือข้อ 4 หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลเหล่านั้น ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายบนผิวพื้นซึ่งเกิดจากอากาศยานที่อยู่ระหว่างทำการบิน หรือจากบุคคลหรือสิ่งของที่ตกจากอากาศยานนั้นนอกเหนือไปกว่าที่ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งในอนุสัญญานี้ ข้อบังคับนี้มีให้ใช้บังคับแก่บุคคลเช่นว่านั้นที่มีความผิด โดยการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยเจตนาซึ่งกระทำไปด้วยความจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

#### ข้อ 10

มิให้ข้อความใด ๆ ในอนุสัญญานี้ทำความเสื่อมเสียแก่ปัญหาที่ว่าบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะมีสิทธิไล่เบี้ยจากบุคคลอื่นใดต่อไปหรือไม่

#### หมวด 2

##### ขนาดของความรับผิดชอบ

#### ข้อ 11

1 ในบังคับบทแห่งข้อ 12 ความรับผิดในความเสียหายที่ให้สิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 1 สำหรับอากาศยานลำหนึ่ง และเหตุอุบัติร้ายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลทั้งปวงซึ่งต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ จักต้องไม่เกิน

(ก) 500,000 ฟรังก์ สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม หรือต่ำกว่า

- (ข) 500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 400 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัมที่เกิน 1,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 1,000 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม
- (ค) 2,500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 250 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัมที่เกิน 6,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 6,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 20,000 กิโลกรัม
- (ง) 6,000,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 150 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัมที่เกิน 20,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 20,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 50,000 กิโลกรัม
- (จ) 10,500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 100 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัมที่เกิน 50,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 50,000 กิโลกรัม

2 ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ จักต้องไม่เกินกว่า 500,000 ฟรังก์ ต่อคนที่ตายหรือบาดเจ็บหนึ่งคน

3 “น้ำหนัก” หมายความว่า น้ำหนักสูงสุดของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตตามใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการเริ่มบิน โดยไม่คิดรวมถึงจำนวนน้ำหนักเชื้อเพลิงที่ใช้ในการล่อให้เครื่องยนต์เดินเมื่อต้องไ้

4 จำนวนเงินที่ระบุไว้เป็นเงินฟรังก์ในข้อนี้ หมายถึงหน่วยเงินตราที่ประกอบด้วยทองคำที่มีความบริสุทธิ์ 900 ในพันหนัก 65  $\frac{1}{2}$  มิลลิกรัม จำนวนเงินเหล่านี้อาจคำนวณเป็นเงินตราของชาติได้เป็นจำนวนเลขลงตัว การแลกเปลี่ยนเงินตราแห่งชาติที่มีใช้ทองคำในกรณีที่มีกระบวนการพิจารณาของศาล ให้กระทำตามค่าของทองคำของเงินตราเช่นว่านั้น ในวันที่มีคำพิพากษา หรือวันที่ได้มีการแบ่งสรรค่าสินไหมทดแทนนั้นถ้าเป็นกรณีตามความในข้อ 14

#### ข้อ 12

1 ถ้าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำโดยเจตนาของผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการซึ่งกระทำไปด้วยความจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ให้ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ ไม่มีขอบเขตจำกัด ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าในกรณีการกระทำหรืองดเว้นกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้นพิสูจน์ได้แล้วด้วยว่าลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำตามหน้าที่และภายในขอบเขตอำนาจของตน

2 ถ้าบุคคลใดเอาอากาศยานไปและใช้อากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานนั้น ให้ความรับผิดชอบของบุคคลเช่นว่านั้นไม่มีขอบเขตจำกัด

#### ข้อ 13

1 ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อ 3 หรือข้อ 4 เมื่อใดบุคคลสองคนหรือกว่านั้นต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายก็ดี หรือเจ้าของตามที่จดทะเบียนไว้ผู้ซึ่งมิได้เป็นผู้ดำเนินการจำต้องรับผิดชอบดังเช่นที่



บัญญัติไว้ในวรรค 3 แห่งข้อ 2 กี้ดี บุคคลผู้เสียหายย่อมไม่มีสิทธิได้ค่าสินไหมทดแทนทั้งสิ้นเกินกว่าจำนวนค่าชดใช้สูงสุด ซึ่งศาลจะพึงชี้ขาดให้ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้สำหรับบุคคลผู้รับผิดชอบหนึ่งคนใด

2 เมื่อนำบทบัญญัติในข้อ 7 มาใช้บังคับ บุคคลผู้ได้รับข้อเสียหายย่อมมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกินจำนวนรวมของอัตราสูงสุดซึ่งวางไว้สำหรับอากาศยานแต่ละลำที่เกี่ยวข้อง แต่มิให้ผู้ดำเนินการรายหนึ่งต้องรับผิดชอบในจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนเกินกว่า อัตราสูงสุดซึ่งวางไว้สำหรับอากาศยานของตน เว้นแต่ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการนั้นจะ ไม่มีขอบเขตจำกัดตามความในข้อ 12

#### ข้อ 14

ถ้ายอดเงินของการเรียกร้องเหล่านั้นตามที่ตั้งมาเกินกว่าอัตราสูงสุดของความรับผิดชอบที่ตั้งไว้ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ให้ใช้ข้อบังคับต่อไปนี้บังคับโดยคำนึงถึงบทบัญญัติในวรรค 2 ข้อ 11

(ก) ถ้าการเรียกร้องเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บของบุคคลโดยเฉพาะ หรือเกี่ยวกับความเสียหายแก่ทรัพย์สินโดยเฉพาะ ให้ลดการเรียกร้องเหล่านั้นลงโดยให้ได้ส่วนสัดส่วนกับจำนวนเงินของการเรียกร้องแต่ละราย

(ข) ถ้าการเรียกร้องเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของบุคคลและความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย ให้กันยอดเงินทั้งหมดที่จะพึงแบ่งนั้นออกครึ่งหนึ่งก่อนไว้สำหรับชดใช้การเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตกับการได้รับบาดเจ็บ และถ้าไม่พอก็ให้แบ่งกันระหว่างการเรียกร้องเหล่านั้นตามส่วนสัดส่วน ให้แบ่งจำนวนที่เหลือจากยอดที่พึงจะแบ่งโดยเฉลี่ยตามส่วนสัดส่วนระหว่างการเรียกร้องที่เกี่ยวกับความเสียหายแก่ทรัพย์สินและการเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลส่วนที่ยังได้รับการชดใช้ไม่ครบ

#### หมวด 3

##### หลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ

#### ข้อ 15

1 รัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจบังคับผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐผู้ทำสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งให้เอาประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งให้สิทธิในค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 1 ซึ่งเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายแรกโดยการเอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินไม่เกินอัตราที่ใช้บังคับตามบทบัญญัติในข้อ 11

2 (ก) การเอาประกันภัยจะยอมรับว่าเป็นการเพียงพอได้ก็ต่อเมื่อเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ และได้กระทำโดยผู้รับประกันภัยผู้ซึ่งได้รับอำนาจให้กระทำการรับประกันภัยได้ตามกฎหมายของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ หรือของรัฐซึ่งผู้รับประกันภัยมีถิ่นที่อยู่หรือมีสำนักงานใหญ่ และผู้ซึ่งมีความรับผิดชอบทางการเงินซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดในสองรัฐนั้นได้ตรวจรับรองแล้ว

(ข) ถ้ารัฐใดบังคับให้ต้องมีการเอาประกันภัยดังกล่าวในวรรค 1 แห่งข้อนี้แล้ว และการชำระหนี้ด้วยเงินตราของรัฐนั้นยังไม่ครบถ้วนตามคำพิพากษาอันถึงที่สุดของรัฐนั้น รัฐผู้ทำสัญญาของรัฐใดอาจปฏิเสธไม่ยอมรับว่าผู้รับประกันภัยนั้นมีความรับผิดชอบทางการเงินก็ได้จนกว่าจะได้ชำระหนี้ที่เสร็จสิ้นในเมื่อถูกเรียกให้ชำระ

3 แม้จะได้มีบทบัญญัติในวรรคสุดท้ายที่กล่าวมาแล้วก็ดี รัฐที่อากาศยานบินผ่านอาจปฏิเสธไม่ยอมรับความสมบูรณ์ของการรับประกันภัยที่กระทำโดยผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจทำการรับประกันภัยเพื่อความมุ่งหมายเช่นว่านี้ในรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐใด

4 แทนการเอาประกันภัย ให้หลักประกันอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ ถ้าหลักประกันนั้นเป็นไปตามข้อ 17 คือ

(ก) เงินสดจำนวนหนึ่งที่ฝากไว้กับสำนักรับฝากเงินซึ่งดำเนินการโดยรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้ หรือกับธนาคารหนึ่งธนาคารใดซึ่งได้รับอำนาจจากรัฐบาลนั้นให้ดำเนินการรับฝากเงินได้

(ข) ประกันที่ได้ให้ไว้โดยธนาคารหนึ่งธนาคารใดซึ่งได้รับอำนาจให้ทำการนี้จากรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้ และซึ่งมีความรับผิดชอบทางการเงินที่ได้รับการตรวจรับรองจากรัฐนั้นแล้ว

(ค) ประกันที่ได้ให้ไว้โดยรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ ถ้ารัฐนั้นรับสัญญาว่าจะไม่อ้างความคุ้มกันจากการถูกฟ้องคดีเกี่ยวกับประกันรายนั้น

5 ในบังคับแห่งวรรค 6 ของข้อนี้ รัฐที่อากาศยานบินผ่านอาจกำหนดได้ด้วยว่าให้อากาศยานนั้นนำติดไปในอากาศยานซึ่งหนังสือสำคัญที่ออกให้โดยผู้รับประกันภัยซึ่งรับรองว่าการเอาประกันภัยนั้นได้กระทำตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ และระบุตัวบุคคลคนเดียวหรือหลายคนผู้ซึ่งได้ประกันความรับผิดชอบของตนไว้แล้ว โดยหนังสือสำคัญหรือใบรับรองที่ออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐซึ่งอากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้หรือในรัฐที่ผู้รับประกันภัยมีถิ่นที่อยู่หรือสำนักงานใหญ่ซึ่งรับรองความรับผิดชอบทางการเงินของผู้รับประกันภัย ถ้าได้ใช้หลักประกันอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 4 แห่งข้อนี้ หนังสือสำคัญที่มีความดังกล่าวจะต้องออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้

6 หนังสือสำคัญที่ระบุไว้ในวรรค 5 แห่งข้อนี้ ไม่จำเป็นต้องนำติดไปในอากาศยานก็ได้ ถ้าได้นำสำเนาที่รับรองถูกต้องแล้วไปยื่นไว้กับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจซึ่งรัฐที่อากาศยานบินผ่านได้แต่งตั้งขึ้น หรือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศถ้าองค์การนี้ยินยอม และองค์การนี้จะจัดส่งสำเนาหนังสือสำคัญนั้นให้แก่รัฐผู้ทำสัญญา

7 (ก) ถ้ารัฐที่อากาศยานบินผ่านมีเหตุผลเพียงพอที่จะสงสัยในความรับผิดชอบทางการเงินของผู้รับประกันภัย หรือของธนาคารซึ่งได้ให้ประกันตามความในวรรค 4 แห่งข้อนี้ รัฐนั้นอาจขอหลักฐานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางการเงินเพิ่มเติมอีกก็ได้ และถ้ามีปัญหาเกิดขึ้นว่าหลักฐานนั้นจะเพียงพอหรือไม่ ก็ให้รัฐหนึ่งรัฐใดร้องขอให้ นำข้อพิพาทที่มีผลกระทบกระเทือนรัฐที่เกี่ยวข้องนั้นเสนอต่อศาลอนุญาโตตุลาการ ซึ่งอาจเป็นคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือบุคคลใด หรือองค์กรใดซึ่งได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้ว

(ข) รัฐที่อากาศยานบินผ่านจะถือว่า การเอาประกันภัยหรือประกันนั้นมีผลใช้ได้ อยู่เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลนั้นจะได้มีคำพิพากษาแล้ว

8 ให้แจ้งข้อกำหนดใด ๆ ที่ตั้งขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้ต่อเลขาธิการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งจะได้แจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐทราบต่อไป

9 เพื่อประโยชน์แห่งข้อนี้ คำว่า “ผู้รับประกันภัย” ให้ความหมายถึงกลุ่มผู้รับประกันภัย และเพื่อความมุ่งหมายของวรรค 5 แห่งข้อนี้ คำว่า “เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐ” นั้น ให้ความหมายถึงเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจชั้นสูงสุดในส่วนราชการทางการเมืองของรัฐนั้น ๆ ซึ่งเป็นผู้ควบคุมการดำเนินธุรกิจของผู้รับประกันภัย

#### ข้อ 16

1 นอกจากข้อต่อสู้ต่าง ๆ ซึ่งผู้ดำเนินการจะพึงใช้ได้ และข้อต่อสู้ว่าเป็นเอกสารปลอมแปลงแล้ว ผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ให้หลักประกันตามข้อ 15 เพื่อความรับผิดชอบผู้ดำเนินการ อาจยกเพียงข้อต่อสู้ต่อไปเพื่อหักล้างสิทธิเรียกร้องอันบังคับได้ตามอนุสัญญานี้

(ก) ข้อที่ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นภายหลังที่หลักประกันนั้นสิ้นผลใช้บังคับแล้ว อย่างไรก็ดี ถ้าหลักประกันนั้นสิ้นกำหนดในขณะที่อากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบินก็ให้มีผลใช้บังคับต่อไปอีกจนกระทั่งลงสู่ผิวพื้นครั้งต่อไปตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนการบิน แต่ไม่ให้เกินกว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง และถ้าหลักประกันนั้นสิ้นผลใช้บังคับด้วยเหตุอื่นนอกจากการสิ้นกำหนดเวลา หรือการเปลี่ยนผู้ดำเนินการ ให้หลักประกันนั้นยังมีผลใช้ได้ต่อไปอีกจนกระทั่งถึงสิบห้าวันภายหลังจากได้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐซึ่งรับรองความรับผิดชอบทางการเงินของผู้รับประกันภัย หรือผู้ให้ประกันว่า หลักประกันนั้นสิ้นผลใช้บังคับแล้วหรือจนกระทั่งการถอนหนังสือสำคัญของ ผู้รับประกันภัยหรือหนังสือสำคัญการประกันนั้นเป็นผลแล้ว ถ้าหนังสือสำคัญอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านี้กำหนดให้มีตามวรรค 5 แห่งข้อ 15 สุดแต่ว่าฉบับใดจะเป็นผลก่อน

(ข) ข้อที่ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นนอกอาณาเขตที่ได้กำหนดไว้ในหลักประกันเว้นแต่การบินออกไปนอกเขตเช่นว่านี้เกิดจากเหตุสุดวิสัยซึ่งมีสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ สนับสนุนเพียงพอ หรือเป็นความสำคัญผิดในการนำทาง การปฏิบัติการบิน หรือการดันหน

2 รัฐซึ่งได้ออกหรือได้บันทึกรับรองหนังสือสำคัญตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 5 ข้อ 15 จักต้องแจ้งการสิ้นสุด หรือหยุดมีผลโดยเหตุอื่นนอกจากการหมดอายุของการรับประกันภัยหรือหลักประกันอื่น ๆ แก่รัฐผู้มีส่วนได้เสียทราบโดยเร็ว

3 ในกรณีที่ต้องมีหนังสือสำคัญการรับประกันภัยหรือหลักประกันอย่างอื่นตามวรรค 5 ข้อ 15 และเมื่อได้มีการเปลี่ยนผู้ดำเนินการในระหว่างเวลาที่หลักประกันนั้นยังใช้ได้อยู่ที่ให้หลักประกันนั้นใช้เพื่อความรับผิดชอบตามอนุสัญญาสำหรับผู้ดำเนินการคนใหม่ได้ เว้นแต่ผู้ดำเนินการคนใหม่นี้มีประกันภัยหรือหลักประกันอย่างอื่นอยู่ก่อนแล้ว หรือเป็นผู้ใช้โดยมิชอบด้วยกฎหมาย แต่ต้องไม่เกินกว่าสิบห้าวันนับตั้งแต่วันที่ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้ประกันได้แจ้งแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐอันเป็นที่ออกหนังสือสำคัญนั้นว่า หลักประกันนั้นสิ้นสุดแล้ว หรือจนกว่าการชดเชยหนังสือสำคัญของผู้รับประกันภัยเป็นผลถ้าหนังสือสำคัญเช่นนี้ต้องมีตามวรรค 5 ข้อ 15 สุดแต่ว่าระยะเวลาใดจะสั้นกว่า

4 การมีผลใช้บังคับต่อเนื่องไปของหลักประกันตามที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้ นั้นให้ใช้ได้เฉพาะเพื่อประโยชน์ของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น

5 โดยปราศจากการเสื่อมเสียสิทธิใด ๆ แห่งการฟ้องคดีโดยตรงซึ่งผู้เสียหายอาจมีตามกฎหมายว่าด้วยสัญญารับประกันภัยหรือสัญญาประกัน บุคคลผู้เสียหายนั้นอาจนำคดีขึ้นฟ้องร้องผู้รับประกันภัย หรือผู้ประกัน โดยตรงได้เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น คือ

(ก) เมื่อหลักประกันนั้นยังคงใช้บังคับอยู่ต่อเนื่องกันตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 (ก) และ (ข) แห่งข้อนี้

(ข) ผู้ดำเนินการล้มละลาย

6 ยกเว้นข้อต่อสู้ที่ระบุไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ ผู้รับประกันหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกัน จะอ้างเหตุว่าเป็น โฆษณาหรืออ้างสิทธิยกเลิกล้มหลังหาได้ไม่ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องร้องโดยตรงซึ่งผู้เสียหายฟ้องร้องโดยอาศัยการใช้บังคับอนุสัญญานี้

7 บทบัญญัติในข้อนี้ไม่กระทบกระเทือนปัญหาที่ว่า ผู้รับประกันภัยหรือผู้รับประกันจะมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากบุคคลอื่นใดได้หรือไม่

## ข้อ 17

1 ถ้ามีหลักประกันตามวรรค 4 แห่งข้อ 15 ไว้ ก็ให้เห็นกันไว้ก่อนสำหรับชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้โดยเฉพาะ

2 ในกรณีผู้ดำเนินการคนเดียวมีอากาศยานลำเดียว ให้ถือว่าหลักประกันนั้นมีจำนวนมูลค่าเพียงพอ ถ้าหลักประกันนั้นมีมูลค่าเท่ากับอัตราที่กำหนดไว้ตามบทบัญญัติข้อ 11 และในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศคนเดียวมีอากาศยานหลายลำ ถ้าหลักประกันมีมูลค่าไม่น้อยกว่ายอดรวมของอัตราความรับผิดชอบที่จะใช้บังคับแก่อากาศยานสองลำซึ่งอยู่ใต้บังคับแห่งอัตราที่สูงที่สุด

3 ในทันทีที่แจ้งการเรียกร้องไปยังผู้ดำเนินการแล้ว จำนวนมูลค่าหลักประกันจะเพิ่มขึ้นจนถึงยอดรวมทั้งสิ้นซึ่งเท่ากับยอดรวมของ :

- (ก) จำนวนมูลค่าของหลักประกันที่ต้องมีอยู่แล้วตามวรรค 2 แห่งข้อนี้ และ
- (ข) จำนวนมูลค่าของสิทธิเรียกร้องที่ไม่เกินกว่าขอบเขตความรับผิดที่ใช้บังคับหลักประกันที่เพิ่มขึ้นนี้ให้รักษาไว้จนกว่าจะได้ชำระสิทธิเรียกร้องทุกรายแล้ว

#### ข้อ 18

เงินจำนวนใดที่ผู้รับประกันภัยเป็นหนี้กับผู้ดำเนินการนั้น ให้ได้รับยกเว้นจากการยึดและการบังคับคดีโดยเจ้าหนี้ของผู้ดำเนินการจนกว่าสิทธิเรียกร้องของบุคคลที่สามตามอนุสัญญานี้จะได้รับชำระเสร็จสิ้นแล้ว

#### หมวด 4

#### ระเบียบวิธีพิจารณาความและการจำกัดการฟ้องคดี

#### ข้อ 19

ถ้าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องรายหนึ่งรายใดมิได้นำคดีขึ้นฟ้องร้องเพื่อบังคับให้ชำระสิทธิเรียกร้องของตนก็ดี หรือถ้าไม่มีการส่งหมายเรียกร้องสิทธิเช่นว่านี้ไปยังผู้ดำเนินการภายในเวลา 6 เดือน นับจากวันเหตุอุบัติซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายก็ดี ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะพึงมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนได้แต่เพียงจากจำนวนเงินซึ่งผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดชอบอยู่อีกภายหลังจากสิทธิเรียกร้องทั้งปวงที่ได้กระทำการเรียกร้องภายในเวลากำหนดนั้นได้รับชำระจนเต็มแล้ว

#### ข้อ 20

1 การฟ้องคดีตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ จะนำขึ้นฟ้องร้องได้แต่เฉพาะต่อศาลของรัฐผู้ทำสัญญาที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นเท่านั้น แม้กระนั้นก็ดี โดยความตกลงระหว่างผู้ทรงสิทธิเรียกร้องรายใดรายหนึ่งหรือหลายราย กับจำเลยรายเดียวหรือหลายราย ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเช่นว่านี้อาจนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลของรัฐผู้ทำสัญญารัฐอื่นใดก็ได้ แต่ห้ามมิให้กระบวนการพิจารณาเช่นว่านี้มีผลโดยทางใดก็ตามที่เป็นการเสื่อมเสียต่อสิทธิของบุคคลผู้ซึ่งนำคดีขึ้นฟ้องร้องในรัฐซึ่งความเสียหายได้เกิดขึ้น อนึ่ง คู่ความอาจตกลงกันยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการในรัฐผู้ทำสัญญารัฐใด ๆ ก็ได้



2 ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐนำมาตราการอันจำเป็นทั้งหมดมาใช้เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่า บรรดาจำเลยและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ทุกฝ่ายได้รับทราบถึงกระบวนการพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับตน และได้มีโอกาสอย่างยุติธรรมและเพียงพอที่จะต่อสู้ป้องกันผลประโยชน์ของตน

3 ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐทำให้เป็นที่แน่นอนเท่าที่จะทำได้ว่าบรรดาการฟ้องคดี ทั้งปวงซึ่งเกิดจากเหตุอุบัติเดียวกัน และซึ่งได้นำมาว่ากล่าวตามวรรคหนึ่งแห่งข้อนี้จะได้รวมเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาเป็นคดีเดียวในศาลเดียวกันนั้น

4 ในกรณีที่ศาลมีอำนาจตามอนุสัญญานี้ได้มีคำพิพากษาถึงที่สุด รวมทั้งคำพิพากษาที่ จำเลยขาดนัดซึ่งอาจจะออกคำสั่งบังคับคดีได้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความของศาลนั้นเมื่อได้ปฏิบัติ ตามแบบพิธีที่ได้ตราไว้ในกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่ได้รับคำร้องให้บังคับคดีหรือของดินแดน รัฐหรือมณฑลของรัฐผู้ทำสัญญาดังกล่าว ให้คำพิพากษานั้นมีผลบังคับได้ :

(ก) ในรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีถิ่นที่อยู่หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือ

(ข) ในรัฐผู้ทำสัญญารัฐอื่นใดซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีทรัพย์สินอยู่ ถ้าทรัพย์สินของ ลูกหนี้ทั้งที่อยู่ในรัฐนั้นและที่อยู่ในรัฐที่มีคำพิพากษามีจำนวนไม่พอจะชำระหนี้ตาม คำพิพากษา

5 แม้จะมีบทบัญญัติไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้แล้วก็ตาม ศาลซึ่งได้รับคำร้องให้บังคับคดี อาจปฏิเสธไม่ยอมออกคำสั่งบังคับคดีก็ได้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่ายังมีพฤติการณ์ต่อไปอย่างหนึ่งอย่างใด อยู่ คือ

(ก) คำพิพากษานั้นเป็นคำพิพากษาที่จำเลยขาดนัด และจำเลยมิได้ทราบกระบวนการ พิจารณาในเวลาเพียงพอที่จะดำเนินการต่อสู้คดีได้

(ข) จำเลยไม่ได้รับโอกาสอันยุติธรรมและเพียงพอ ในการต่อสู้คดีเพื่อป้องกัน ผลประโยชน์ของจำเลย

(ค) คำพิพากษานั้นเกี่ยวกับมูลฟ้อง ซึ่งในระหว่างผู้เป็นคู่ความเดียวกันได้เคยใช้เป็น ประเด็นแห่งคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการมาแล้ว ซึ่งตามกฎหมายของรัฐที่ได้รับ คำร้องให้มีการบังคับคดีนั้นถือว่าเป็นคำพิพากษาที่ถึงที่สุดและยุติแล้ว

(ง) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลของคู่ความฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด

(จ) บุคคลผู้ยื่นคำร้องให้ศาลบังคับคดีนั้น ไม่มีสิทธิในการขอให้บังคับคดีตาม

คำพิพากษา

6 ข้อผิดถูกของคดีนั้นไม่อาจนำมาเปิดในกระบวนการพิจารณาใหม่เพื่อบังคับคดีตามวรรค 4 แห่งข้อนี้ได้อีก

7 ศาลที่ได้รับคำร้องให้ออกคำสั่งบังคับคดีตามคำพิพากษา อาจปฏิเสธไม่ยอมออก คำบังคับคดีก็ได้ ถ้าคำพิพากษาที่เกี่ยวข้องนั้นขัดกับความสงบเรียบร้อยของรัฐซึ่งได้รับคำร้องให้มี การบังคับคดีตามคำพิพากษา

8 ถ้าในกระบวนการพิจารณาที่ยกขึ้นมาตามความในวรรค 4 ของข้อนี้ปรากฏว่า การบังคับคดีตามคำพิพากษาดังกล่าวต้องถูกปฏิเสธโดยมูลเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดที่ได้ระบุไว้ในอนุวรรค

(ก) (ข) หรือ (ง) ของวรรค 5 หรือในวรรค 7 แห่งข้อนี้แล้ว ให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องมีสิทธินำคดีขึ้นฟ้องร้องใหม่ต่อศาลของรัฐซึ่งได้ปฏิเสธคำร้องให้บังคับคดีนั้น คำพิพากษาที่มีตามคดีใหม่เช่นว่านี้อาจไม่มีผลให้ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่ศาลชี้ขาดให้ต้องชดใช้ นั้นเป็นจำนวนเงินเกินกว่าอัตราที่พึงบังคับได้ตามบทบัญญัติในอนุสัญญาฯ ในการฟ้องคดีใหม่เช่นว่านี้ คำพิพากษาเดิมนั้นจะใช้เป็นข้อต่อสู้ได้เพียงเท่าที่ได้มีการชำระหนี้กันตามคำพิพากษานั้นแล้วเท่านั้น ให้คำพิพากษาเดิมสิ้นการบังคับใช้ในทันทีที่ได้มีการฟ้องคดีใหม่

แม้ว่าจะมีบทบัญญัติแห่งข้อ 21 อยู่แล้วก็ตาม สิทธิในการนำคดีมาฟ้องร้องใหม่ตามวรรคนี้จะต้องอยู่ภายในบังคับกำหนดเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้รับหมายแจ้งการปฏิเสธไม่ยอมให้มีการบังคับคดีตามคำพิพากษานั้น

9 แม้ว่าจะมีบทบัญญัติแห่งวรรค 4 ของข้อนี้ไว้เช่นนั้นแล้วก็ดี ให้ศาลที่ได้รับคำร้องให้มีการบังคับคดีปฏิเสธการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลในรัฐอื่นอันมิใช่รัฐที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น จนกว่าจะได้มีการปฏิบัติตามคำพิพากษาในรัฐนั้นเสร็จสิ้นไปแล้ว

อนึ่ง ถ้าลูกหนี้ตามคำพิพากษาพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนรวมทั้งสิ้นซึ่งจะต้องชำระตามคำพิพากษานั้นสูงกว่าอัตราความรับผิดที่ใช้บังคับตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ แล้ว ให้ศาลที่ได้รับคำร้องปฏิเสธไม่ออกคำบังคับคดีให้ จนกว่าคดีทั้งปวงที่ได้ยื่นฟ้องไว้ในรัฐซึ่งความเสียหายได้เกิดขึ้น โดยบุคคลซึ่งได้ปฏิบัติตามกำหนดเวลาที่บัญญัติไว้ในข้อ 19 นั้น จะได้รับคำพิพากษาถึงที่สุดหมดทุกคดีแล้ว

โดยทำนองเดียวกันในกรณีที่บุคคลได้ยื่นฟ้องในรัฐที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นตามกำหนดเวลาที่ได้ระบุไว้ในข้อ 19 นั้น ถ้ายอดเงินรวมทั้งสิ้นตามคำพิพากษาเกินกว่าอัตราความรับผิดที่ใช้บังคับแล้ว ห้ามมิให้ศาลเช่นนั้นออกคำบังคับคดีให้จนกว่าคำพิพากษาเช่นว่านี้จะได้ลดลงตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 14

10 เมื่อได้ดำเนินการให้คำพิพากษาอาจบังคับใช้ได้ตามข้อนี้แล้ว ก็ให้มีการบังคับให้ชำระค่าฤชาธรรมเนียมตามคำพิพากษานั้นได้ด้วย อย่างไรก็ดี ถ้าลูกหนี้ตามคำพิพากษาได้ยื่นคำร้องศาลที่ได้รับคำร้องให้ออกคำบังคับคดีตามคำพิพากษาอาจกำหนดจำนวนเงินค่าฤชาธรรมเนียมเช่นว่านี้ให้เท่ากับร้อยละสิบของจำนวนเงินที่บังคับให้ชำระตามคำพิพากษาก็ได้ อัตราความรับผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ มิให้รวมค่าฤชาธรรมเนียม

11 ดอกเบี้ยสำหรับจำนวนหนี้ตามคำพิพากษาอาจคิดได้ไม่เกินร้อยละสี่ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ให้มีคำพิพากษาซึ่งให้มีการบังคับคดีตามคำพิพากษานั้นเป็นต้นไป

12 คำร้องขอให้มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาซึ่งอยู่ในบังคับของวรรค 4 แห่งข้อนี้ ต้องยื่นภายในห้าปีนับแต่วันที่คำพิพากษาเช่นว่านี้ถึงที่สุด

## ข้อ 21

- 1 การฟ้องคดีตามอนุสัญญานี้ให้อยู่ภายในบังคับของกำหนดเวลาสองปีนับแต่วันที่มีเหตุอุบัติซึ่งทำให้เกิดความเสียหาย
- 2 มูลเหตุต่าง ๆ ที่จะทำให้ระยะเวลาที่ระบุไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้สุดหยุดอยู่หรือสุดหยุดลงได้นั้น ให้วินิจฉัยตามกฎหมายของศาลที่กำลังพิจารณาคดีนั้น แต่กรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม สิทธิในการตั้งคดีเพื่อฟ้องร้องต่อศาลย่อมระงับเมื่อพ้นกำหนดสามปีนับแต่วันที่มีเหตุอุบัติซึ่งทำให้เกิดความเสียหายเป็นต้นไป

## ข้อ 22

ในกรณีที่บุคคลผู้รับผิดชอบถึงแก่ความตาย การฟ้องคดีเพื่อรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ย่อมตกอยู่แก่บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายในหนี้ของผู้ตาย

## หมวด 5

การใช้บังคับอนุสัญญาและบทเบ็ดเสร็จทั่วไป

## ข้อ 23

- 1 อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่ความเสียหายตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ซึ่งเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายหนึ่งจากอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง
- 2 เพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าเรือ หรืออากาศยานที่อยู่ในทะเลหลวงเป็นส่วนหนึ่งของอาณาเขตแห่งรัฐซึ่งเรือหรืออากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้

## ข้อ 24

อนุสัญญานี้มิให้ใช้บังคับแก่ความเสียหายที่เกิดแก่อากาศยานที่กำลังทำการบินอยู่ หรือแก่บุคคลหรือสิ่งของในอากาศยานเช่นว่านั้น

## ข้อ 25

อนุสัญญานี้มิให้ใช้บังคับแก่ความเสียหายบนผิวพื้น ถ้าความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเช่นว่านี้ได้กำหนดไว้แล้วโดยอนุสัญญาระหว่างบุคคลผู้ต้องรับความเสียหายเช่นว่านั้น และ



ผู้ดำเนินการหรือบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานในขณะที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น หรือได้กำหนดไว้ โดยกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนของคณงานที่ใช้บังคับแก่สัญญาจ้างทำงานระหว่างบุคคล เช่นว่านั้น

ข้อ 26

อนุสัญญานี้มิให้ใช้บังคับแก่ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นโดยอากาศยานทหาร อากาศยาน สุลกากร หรืออากาศยานตำรวจ

ข้อ 27

รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายจะพยายามอำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ในการชำระ ค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ด้วยเงินตราของรัฐซึ่งความเสียหายได้เกิดขึ้น

ข้อ 28

ถ้าในรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดมีความจำเป็นต้องดำเนินการเกี่ยวกับการตรากฎหมาย เพื่อให้อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ให้รัฐผู้ทำสัญญานั้นแจ้งการดำเนินการเช่นว่านั้นต่อเลขาธิการ แห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยพลัน

ข้อ 29

ในระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายซึ่งได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่า ด้วยการวางระเบียบบางประการเกี่ยวกับความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ บุคคลที่สามบนผิวพื้น ซึ่งได้ลงนามกัน ณ กรุงโรม เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม ค.ศ. 1933 ด้วยนั้น เมื่ออนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับได้ ก็ให้ใช้แทนอนุสัญญากรุงโรมฉบับที่กล่าวนั้นต่อไป

ข้อ 30

เพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญานี้ คำว่า “บุคคล” ให้หมายถึงบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลรวมทั้งรัฐด้วย

“รัฐผู้ทำสัญญา” ให้หมายถึงรัฐหนึ่งรัฐใดให้สัตยาบันหรือได้ให้ภาคยานุวัติ อนุสัญญานี้ และซึ่งการบอกเลิกอนุสัญญาของรัฐนั้นยังไม่เป็นผล

“อาณาเขตแห่งรัฐหนึ่ง” ให้หมายถึงอาณาเขตของรัฐนั่นเอง และอาณาเขตทั้งหลาย ซึ่งรัฐนั้นมีความรับผิดชอบในการวิเทศสัมพันธ์ ทั้งนี้ ให้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของข้อ 36

หมวด 6  
บทบัญญัติสุดท้าย

ข้อ 31

อนุสัญญานี้จะเปิดไว้ให้ลงนามในนามของรัฐหนึ่งรัฐใดจนกว่าจะมีผลบังคับใช้ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 33

ข้อ 32

- 1 อนุสัญญานี้จะอยู่ในบังคับของการให้สัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนามทั้งหลาย
- 2 ให้เก็บรักษาสัตยาบันสารไว้ ณ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 33

- 1 ในทันทีที่มีรัฐผู้ลงนามได้มอบให้เก็บรักษาสัตยาบันสารของอนุสัญญานี้ถึง 5 รัฐแล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ระหว่างรัฐเหล่านั้น ตั้งแต่วันครบเก้าสิบวันหลังจากวันมอบสัตยาบันสารฉบับที่ทำให้เก็บรักษา สำหรับแต่ละรัฐซึ่งได้มอบสัตยาบันสารภายหลังวันที่กล่าวนั้น อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันครบเก้าสิบวันหลังจากได้มอบสัตยาบันสารให้เก็บรักษาไว้แล้ว
- 2 ในทันทีที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ ให้เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจดทะเบียนอนุสัญญาไว้กับองค์การสหประชาชาติ

ข้อ 34

- 1 ภายหลังที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้แล้ว ให้เปิดไว้สำหรับการให้ภาคยานุวัติโดยรัฐที่มีได้ลงนามต่อไป
- 2 การให้ภาคยานุวัติของรัฐหนึ่งจะมีผลโดยการมอบสารภาคยานุวัติให้เก็บรักษาไว้ ณ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันครบเก้าสิบวันหลังจากวันมอบ

## ข้อ 35

- 1 รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใด อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้โดยแจ้งการบอกเลิกต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2 การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือนภายหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้งการบอกเลิก อย่างไรก็ตาม เกี่ยวกับกรณีความเสียหายที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 1 อันเนื่องมาจากเหตุอุบัติซึ่งเกิดขึ้นก่อนสิ้นกำหนดเวลาหกเดือนเช่นว่านั้น ให้อนุสัญญานี้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเสมือนหนึ่งมิได้มีการบอกเลิก

## ข้อ 36

- 1 อนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับแก่อาณาเขตทั้งปวง ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาที่มีความรับผิดชอบในการวิเทศสัมพันธ์ของอาณาเขตเหล่านั้น เว้นแต่อาณาเขตซึ่งได้มีการแจ้งเจตน์จำนงไว้ตามวรรค 2 ของข้อนี้หรือวรรค 3 ของข้อ 37
- 2 ในขณะที่มอบสัตยาบันสารหรือสารภาคยานุวัติ รัฐหนึ่งรัฐใดอาจแจ้งเจตน์จำนงว่าการรับอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับแก่อาณาเขตหนึ่ง หรือมากกว่า ซึ่งรัฐนั้นมีความรับผิดชอบในการวิเทศสัมพันธ์ก็ได้
- 3 โดยการแจ้งต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดอาจขยายการใช้บังคับอนุสัญญานี้ไปถึงอาณาเขตหนึ่งอาณาเขตใดหรือทุกอาณาเขตที่รัฐนั้นได้แจ้งเจตน์จำนงไว้ตามวรรค 2 แห่งข้อนี้ หรือตามวรรค 3 แห่งข้อ 37 ในภายหลังก็ได้ การแจ้งดังกล่าวนี้จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันครบเก้าสิบวันหลังจากที่องค์การนั้นได้รับการแจ้งความเป็นต้นไป
- 4 รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใด อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ตามบทบัญญัติของข้อ 35 สำหรับแต่ละอาณาเขต หรือทุกอาณาเขตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญานั้น ๆ มีความรับผิดชอบในการวิเทศสัมพันธ์อยู่ก็ได้

## ข้อ 37

- 1 เมื่อส่วนหนึ่งหรือทุกส่วนของอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาได้ถูกโอนไปยังรัฐที่มีใช้รัฐผู้ทำสัญญา ให้อนุสัญญานี้สิ้นสุดใช้บังคับแก่อาณาเขตที่โอนไปดังกล่าวนี้ นับแต่วันโอนเป็นต้นไป
- 2 เมื่อส่วนหนึ่งของอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาได้เป็นรัฐเอกราชโดยมีความรับผิดชอบในการวิเทศสัมพันธ์ด้วยตนเองแล้ว ให้อนุสัญญานี้สิ้นสุดใช้บังคับแก่อาณาเขตซึ่งได้เป็นเอกราชนั้น นับตั้งแต่วันที่ได้เป็นเอกราชเป็นต้นไป

3 เมื่อส่วนหนึ่งหรือทุกส่วนของอาณาเขตของรัฐอื่นใดได้ถูกโอนมาเป็นของรัฐผู้ทำสัญญา อนุสัญญานี้ย่อมใช้บังคับแก่อาณาเขตที่ได้โอนมานั้น นับตั้งแต่วันที่โอน โดยมีเงื่อนไขว่า ถ้าอาณาเขตที่โอนมานั้นไม่ได้เปลี่ยนเป็นส่วนหนึ่งของอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องนั้นเอง รัฐผู้ทำสัญญานั้นอาจแสดงเจตน์จำนงก่อนหรือขณะโอน โดยการแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าอนุสัญญานี้ไม่ให้ใช้บังคับแก่อาณาเขตที่ได้โอนมาก็ได้ เว้นแต่จะได้รับการแจ้งเจตน์จำนงไว้ตามความในวรรค 3 ของข้อ 36

#### ข้อ 38

ให้เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแจ้งแก่บรรดารัฐผู้ลงนามและรัฐผู้ให้ภาคยานุวัติทั้งหมดและแก่บรรดารัฐสมาชิกองค์การสหประชาชาติทั้งหมดในเรื่อง

(ก) การมอบสัตยาบันสารหรือสารภาคยานุวัติ และวันมอบสารเหล่านั้น ภายในสามสิบวันนับจากวันมอบ และ

(ข) การรับการบอกเลิกอนุสัญญาหรือการแจ้งเจตน์จำนง หรือการแจ้งใด ๆ ตามข้อ 36 หรือ 37 และวันกระทำการเหล่านั้นภายในสามสิบวันนับจากวันที่ได้รับ

ให้เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแจ้งให้รัฐเหล่านี้ทราบถึงวันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 ข้อ 33 ด้วย

#### ข้อ 39

การตั้งข้อสงวนสำหรับอนุสัญญานี้จะกระทำมิได้

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้มีนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญานี้แล้ว

ทำ ณ กรุงโรม เมื่อวันที่เจ็ด เดือนตุลาคม ปีหนึ่งพันเก้าร้อยห้าสิบสอง เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน ตัวบททุกภาษาใช้เป็นหลักฐานได้เท่าเทียมกัน

ให้ส่งอนุสัญญานี้เก็บรักษาไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อันเป็นที่ซึ่งอนุสัญญาจะได้เปิดให้ลงนามตามข้อ 31 และให้เลขาธิการขององค์การนั้นส่งสำเนาที่รับรองถูกต้องของอนุสัญญาให้แก่บรรดารัฐผู้ลงนามและรัฐผู้ให้ภาคยานุวัติและแก่รัฐสมาชิกแห่งองค์การนี้หรือแห่งองค์การสหประชาชาติ

## ประวัติผู้เขียน

นางสาวศรีนดา เกียรติยศเจริญ เกิดวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2512 ที่กรุงเทพมหานคร  
สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ใน  
ปีการศึกษา 2534 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
เมื่อ พ.ศ. 2535

