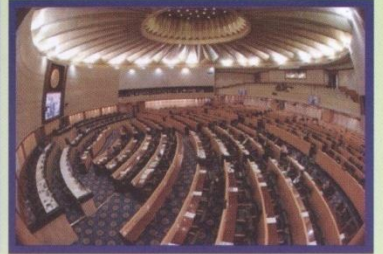
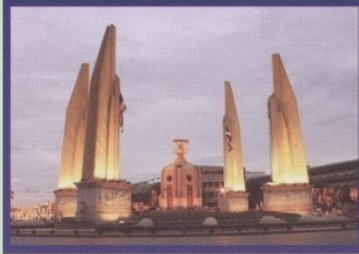




สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

บรรจुरะเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๗

วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๗

อ.พ. ๑๒/๒๕๕๗

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

www.senate.go.th



บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เสนอโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติ ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. มีเนื้อหารวมจำนวน ๕๗ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. บทนิยาม (ร่างมาตรา ๓)

ในพระราชบัญญัตินี้

“การรับขนทางอากาศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน

“การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่ไม่รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา ๔ วรรคสองและวรรคสาม

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งยอมรับให้เดินทางไปกับอากาศยาน ที่มีค่าใช้จ่ายที่ประจำอากาศยาน



“ของ” หมายความว่า สິงหาริมทรัพย์ที่ผู้ตราส่งส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศ

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน

“ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง

“ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของตามสัญญารับขนทางอากาศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศ ใบรับของ หรือในบันทึกซึ่งปรากฏข้อมูลโดยวิธีอื่นในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ แล้วแต่กรณี

“ลูกจ้าง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้างหรือไม่ก็ตาม

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

๒. ขอบเขตการใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศดังกล่าว หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันได้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน



- กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๑๙)

- กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับสัมภาระในการหักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเลเบียน หรือกรณีสัมภาระล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่หักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในเวลาที่กำหนดจะฟ้องผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายหรือกรณีสัมภาระล่าช้ามิได้ (ร่างมาตรา ๒๐)

- กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก รวมทั้งกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของบุคคลโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๒๑)

๔. หมวด ๒ การรับขนของ

- กำหนดให้การรับขนของต้องมีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศหรืออาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะดำเนินการแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบใบรับของให้แก่ผู้ตราส่ง (ร่างมาตรา ๒๒)

- กำหนดให้ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของต้องมีรายการอย่างน้อยตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๓)

- กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งส่งมอบเอกสารที่แสดงถึงสภาพแห่งของเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นทำนองเดียวกัน (ร่างมาตรา ๒๔)

- กำหนดให้ผู้ตราส่งมีหน้าที่จัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวน ๓ ฉบับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ (ร่างมาตรา ๒๕)

- กำหนดให้ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้อีกฝ่ายจัดทำใบตราส่งทางอากาศหรือเรียกให้ส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน ในกรณีที่มีของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๖)

- กำหนดให้การไม่ออกใบตราส่งหรือใบรับของหรือการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๒๖ ไม่กระทบต่อการมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนซึ่งยังคงต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๗)



- กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการ และข้อความที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของ หรือในบันทึกโดยวิธีอื่น และกำหนดให้ผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้น เพราะเหตุแห่งความไม่ถูกต้องของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งได้ให้ไว้ หรือที่ผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่น แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๒๘)

- กำหนดให้ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น (ร่างมาตรา ๒๙)

- กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญารับขน โดยต้องไม่ใช่สิทธิในทางที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้น รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๐)

- กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง และผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนครบถ้วนแล้ว และกำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายตามสัญญารับขนทางอากาศ ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหาย หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง (ร่างมาตรา ๓๑)

- กำหนดให้ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิตามมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือบุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๓๒)

- กำหนดให้บทบัญญัติมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิมาจากผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง และกำหนดข้อยกเว้นให้สามารถปฏิบัติให้แตกต่างจากมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ เมื่อกำหนดไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๓)

- กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นทำนองเดียวกัน ก่อนส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง และต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้องของข้อมูลหรือเอกสารเช่นว่านั้น (ร่างมาตรา ๓๔)

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ในระหว่างการรับขนทางอากาศ และกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๕) รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของ (ร่างมาตรา ๓๖)



- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า (ร่างมาตรา ๓๗)

- กำหนดเกณฑ์ในการคิณำหนักซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า (ร่างมาตรา ๓๘)

- กำหนดให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา ๓๗ ไม่กระทบถึงการที่ศาลจะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ เว้นแต่กรณีตามที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๓๙)

- กำหนดให้ข้อกำหนดในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ตกเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๔๐)

- กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

- กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับขนในการหักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ หรือกรณีล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับขนไม่หักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในเวลาที่กำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของหรือกรณีล่าช้ามิได้ (ร่างมาตรา ๔๒)

- กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก รวมทั้งกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของผู้ตราส่งและของผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของ (ร่างมาตรา ๔๓)

๕. หมวด ๓ การรับขนร่วมกัน

- กำหนดให้กรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นในรูปแบบอื่น ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ (ร่างมาตรา ๔๔)

๖. หมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

- กำหนดให้บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ใช้บังคับแก่กรณีผู้ขนส่งตามสัญญา ในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทาง แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด (ร่างมาตรา ๔๕)

- กำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการ (ร่างมาตรา ๔๖)



๙. บทเฉพาะกาล

- กำหนดบทเฉพาะกาลให้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ อยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลเดิมต่อไปจนแล้วเสร็จ (ร่างมาตรา ๕๗)

บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

ข้อดี

เนื่องจากปัจจุบันการประกอบการรับขนทางอากาศไม่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ความเสียหายแก่สินค้าที่รับขน และความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าในการรับขน และต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๖ เข้ามาปรับใช้ ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำกัด และทำให้ผู้เสียหายมีภาระในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อมูลทางด้านเทคนิคและเป็นปัญหาในทางปฏิบัติมาโดยตลอด ประกอบกับรูปแบบของเอกสารการรับขนตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่เป็นรูปแบบเดียวกับที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติ และยังมีประเด็นปัญหาว่าบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สามารถใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ด้วยหรือไม่ เพียงใด ทำให้คู่สัญญาการรับขนทางอากาศไม่มีความมั่นใจในสิทธิและหน้าที่ของตน และทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของประเทศไทย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดรูปแบบของเอกสารการรับขนเพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง เพื่อให้การประกอบกิจการรับขนทางอากาศมีหลักเกณฑ์สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของนานาประเทศและสถานการณ์ปัจจุบันและเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ตลอดจนคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ^{*}

ข้อสังเกต

๑. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เป็นการรับเอาหลักการและแนวคิดมาจากอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล หรือที่เรียกว่าอนุสัญญามอนทรีออล

* ปรากฏตามเอกสารบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ข้อ ๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ ในภาคผนวก (๒)



๒. เหตุใดร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. หมวด ๒ การรับขนของ จึงไม่มีบทยกเว้นการจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่าง มาตรา ๓๗ กล่าวคือ ห้ามมิให้ผู้ขนส่งกล่าวอ้างการจำกัดจำนวนความรับผิดตามร่างมาตรา ๓๗ และต้องรับผิดตามจำนวนความเสียหายที่แท้จริง ในกรณีที่มีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากการที่ ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือของล่าช้า นั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้น การกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ดังเช่นที่มีบทยกเว้นการจำกัด จำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งในร่างหมวด ๑ การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ร่างมาตรา ๑๕ ที่ได้กำหนดมิให้นำร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔ ที่กำหนดจำกัดจำนวนความรับผิด ของผู้ขนส่งกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสารและกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า มาใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเป็นผล มาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจ ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้

นอกจากนี้ เมื่อได้พิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๖๐ (๑)^๖ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๗ (๓)^๗ แล้ว พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวทั้ง ๒ ฉบับ จะมีบทยกเว้นการจำกัด จำนวนความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า นั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจหรือเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการยกร่างและการเสนอ ร่างพระราชบัญญัตินี้ อาจมีเหตุผลเป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงสมควรรับฟังความเห็นของส่วนราชการ หรือหน่วยงานเช่นว่านั้นประกอบด้วย

^๖ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๖๐ (๑) บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๖๐ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘ มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกข์ล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกข์ล่าช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกข์ล่าช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้”

^๗ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๗ (๓) บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๓๗ บทบัญญัติในมาตรา ๓๖ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

๑) ๒)

๑) ๒)

(๓) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกข์ล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่ง ช่วงระหว่างการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกข์ล่าช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชกข์ล่าช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง”

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานนิติบัญญัติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
กันยายน ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายนัท ภาสุข	ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภาภรณ์จิตต์ ไตรเทพพิสัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายสุชาติ พันทองคำ	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นายโสภณ ชาตบุษย์จาร์	นิติกรชำนาญการพิเศษ
นางสาวกรรณิกา พัศระ	วิทยากรชำนาญการ
นางสิริกัญย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวรัตติกาลนต์ น้อยนวม	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖	

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th
หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑
หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๑

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. -๑-

- ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ -๙-

- ระบบกฎหมายและปัญหาทางกฎหมายของไทยที่ผ่านมาเกี่ยวกับ

การวินิจฉัยความรับผิดชอบในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ -๑๐-

- ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศ

และอุตสาหกรรมการขนส่งหรือต่อผู้ประกอบการ

ขนส่งทางอากาศของไทยจากการมีร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. -๒๑-

- สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. -๒๓-

- อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ

การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ) -๒๔-

- งานเอกสารทางวิชาการ เรื่อง “ระบบความรับผิด

ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ”

• บทนำ (ความเป็นมาและสภาพปัญหา) -๔๔-

• แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ -๔๘-

• ระบบกฎหมาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิด

ของสายการบินในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ -๕๕-

• วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับระบบความรับผิด

ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ -๙๓-

ภาคผนวก

(๑) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ) (๑)

(๒) บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. (๑๙)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.



ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

๑.๒ เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

๔. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป



๖. ขอบเขตการใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคล ซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียว โดยไม่แบ่งแยก ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

๗. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๘. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๘.๑ หมวด ๑ การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

- กำหนดให้การรับขนคนโดยสารต้องมีการส่งมอบเอกสารการรับขน และกำหนดให้เอกสารการรับขนต้องมีรายการอย่างน้อยตามที่กำหนด รวมทั้งกำหนดให้ต้องมีการส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนของคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อความแสดงถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง

(๒) ข้อความแสดงถึงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง

วิธีอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการในวรรคหนึ่งอาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนได้ ถ้ามีการใช้วิธีอื่น ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่ให้แก่คนโดยสาร



ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเลเป็นแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร

ให้มีการแสดงข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าจะมีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กรณีสัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน

การไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญา รับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย (ร่างมาตรา ๘)

มาตรา ๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสาร โดยแบ่งเป็นกรณีสัมภาระลงทะเลเป็น และกรณีสัมภาระไม่ลงทะเลเป็น หรือสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๙)

มาตรา ๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเป็น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเลเป็นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง เว้นแต่ความเสียหายที่เป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งสัมภาระลงทะเลเป็นนั่นเอง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระไม่ลงทะเลเป็น รวมถึงสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายของสัมภาระลงทะเลเป็น หรือถ้าสัมภาระลงทะเลเป็นยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระลงทะเลเป็นนั้นควรจะมาถึงคนโดยสารขอรับที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญา รับขนทางอากาศนั้นได้

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ (ร่างมาตรา ๑๐)

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพันวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น



- กำหนดเหตุที่ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดและกำหนดให้ภาระการพิสูจน์ในเรื่องดังกล่าวเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๑)

มาตรา ๑๑ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ

ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสาร

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติที่พึงปวงว่าด้วยความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารแต่ละคนถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย (ร่างมาตรา ๑๒)

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ค่าเสียหายตามมาตรา ๘ มีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ตามมาตรา ๑๑

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายตามมาตรา ๘ ในมูลค่าส่วนที่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน หากพิสูจน์ได้ว่า

(๑) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ

(๒) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๑๓)

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสารตามมาตรา ๑๐ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสี่พันหกร้อยเก้าสิบสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน

- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารเสียหายหรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า (ร่างมาตรา ๑๔)

มาตรา ๑๔ ในการรับขนคนโดยสารที่มีสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงหนึ่งพันหนึ่งร้อยสามสิบเอ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ในกรณีที่ส่งมอบ



สัมภาระลงทะเลเปื้อนให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับ ในการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปื้อนนั้น ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่คนโดยสารได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าว เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปื้อน ณ ถิ่นปลายทาง

- กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถใช้สิทธิในการจำกัดจำนวนความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสาร และความรับผิดในกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารเสียหายหรือสัมภาระล่าช้า (ร่างมาตรา ๑๕)

มาตรา ๑๕ บทบัญญัติมาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ มิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน

- กำหนดให้การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ เว้นแต่กรณีตามที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๑๖)

มาตรา ๑๖ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งมิใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ หรือมาตรา ๑๔ แล้วแต่กรณี

- กำหนดให้ข้อกำหนดในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ตกเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๑๗)



มาตรา ๑๗ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิด ให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะ ของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับ แห่งพระราชบัญญัตินี้

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้าให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า เพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้า ในกรณีที่อากาศยาน เกิดอุบัติเหตุเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ (ร่างมาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า

การจ่ายเงินล่วงหน้าตามวรรคหนึ่ง ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่ง และอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

- กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัด ความรับผิดเช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำ ภายใต้อุปสรรคหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหาย ที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทน ของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายใต้อุปสรรคหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทน ของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ ตามพระราชบัญญัตินี้

ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นนั้น

ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจ ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

- กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับสัมภาระในการหักทวงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน หรือกรณีสัมภาระล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่หักทวงต่อผู้ขนส่งภายในเวลาที่กำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายหรือกรณีสัมภาระล่าช้ามิได้ (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการหักทวง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดี และตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๗ วรรคสอง



ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีก๊อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

- กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก รวมทั้งกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของคนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่การรับขนคนโดยสารและสัมภาระดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง คนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น จะฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งทอดที่ได้ดำเนินการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือกรณีล่าช้านั้นเกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทอดแรกได้ตกลงรับผิดชอบตลอดการเดินทางโดยชัดแจ้งแล้ว

ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระ คนโดยสารย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกและผู้ขนส่งทอดสุดท้าย รวมทั้งอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่สัมภาระล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร

๘.๒ หมวด ๒ การรับขนของ

- กำหนดให้การรับขนของต้องมีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ หรืออาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะดำเนินการแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบใบรับของให้แก่ผู้ตราส่ง (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ

วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้ และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง



- กำหนดให้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของต้องมีรายการอย่างน้อยตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ต้องมีรายการอย่างน้อยตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง รวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย

- กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งส่งมอบเอกสารที่แสดงถึงสภาพแห่งของเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นทำนองเดียวกัน (ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าตรวจ และของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารแสดงถึงสภาพแห่งของได้

ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ ภาระผูกพัน หรือความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่ง

- กำหนดให้ผู้ตราส่งมีหน้าที่จัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับ จำนวน ๓ ฉบับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับดังต่อไปนี้

(๑) ฉบับที่หนึ่ง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้

(๒) ฉบับที่สอง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้

(๓) ฉบับที่สาม ให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งไว้ภายหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้ว

การลงลายมือชื่อของผู้ตราส่งและผู้ขนส่งอาจใช้วิธีการพิมพ์หรือประทับตราแทนก็ได้

ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

- กำหนดให้ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้อีกฝ่ายจัดทำใบตราส่งทางอากาศหรือเรียกให้ส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน ในกรณีที่มีของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีการรับขนของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

(๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน

(๒) เมื่อมีการใช้วิธีอื่นแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน



ผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นแล้วต่อหน้าผู้ตราส่ง และได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่ระบุเกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

- กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญารับขน โดยต้องไม่ใช่สิทธิในทางที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้น รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญารับขนทางอากาศแล้ว ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ ดังต่อไปนี้

(๑) ถอดของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือท่าอากาศยานปลายทาง

(๒) ใ้ห้จัดการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ที่อากาศยานลง

(๓) ให้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทาง

(๔) ให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง

ผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช่สิทธิจัดการกับของตามวรรคหนึ่งในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการที่ตนได้ใช้สิทธินั้น

ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน

ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง โดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศฉบับที่มอบให้แก่ผู้ตราส่งหรือใบรับของที่มอบให้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง

สิทธิของผู้ตราส่งตามวรรคหนึ่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามมาตรา ๓๑ แต่ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่อาจติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิจัดการกับของนั้นอีก

- กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง และผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนครบถ้วนแล้ว และกำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายตามสัญญารับขนทางอากาศ ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหาย หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง (ร่างมาตรา ๓๑)



มาตรา ๓๑ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิตามมาตรา ๓๐ ไปแล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน

ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง เว้นแต่จะได้อตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

- กำหนดให้ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิตามมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือบุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๓๒)

มาตรา ๓๒ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่มีตามมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนทางอากาศด้วย

- กำหนดให้บทบัญญัติมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิมาจากผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง และกำหนดข้อยกเว้นให้สามารถปฏิบัติให้แตกต่างจากมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ เมื่อกำหนดไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๓ บทบัญญัติมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมาจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

ความในมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ จะปฏิบัติให้แตกต่างออกไปได้ต่อเมื่อกำหนดไว้ชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

- กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นทำนองเดียวกัน ก่อนส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง และต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้องของข้อมูลหรือเอกสารเช่นว่านั้น (ร่างมาตรา ๓๔)

มาตรา ๓๔ ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางกรมตำรวจ หรือของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารเช่นว่านั้นขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง



ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือเอกสารตามวรรคหนึ่ง

- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ในระหว่างการรับขนทางอากาศ และกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๕)

มาตรา ๓๕ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

(๑) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง
(๒) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(๓) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ

(๔) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน

การรับขนทางอากาศตามมาตรานี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่

(๑) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

(๒) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย

- กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของ (ร่างมาตรา ๓๖)

มาตรา ๓๖ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของโดยอนุโลม

- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า (ร่างมาตรา ๓๗)



มาตรา ๓๗ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

- กำหนดเกณฑ์ในการคิณน้ำหนักรซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ใในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า (ร่างมาตรา ๓๘)

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ใในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า น้ำหนักที่จะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คิณน้ำหนักรทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี

ถ้าการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้าแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ใในของนั้นมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกันหรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่บันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง ให้ใช้น้ำหนักรทั้งหมดของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

- กำหนดให้การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๓๗ ไม่กระทบถึงการที่ศาลจะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ เว้นแต่กรณีตามที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๓๙)

มาตรา ๓๙ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๓๗ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความใในวรรคหนึ่งไม่ใช่บังคับใในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๗

- กำหนดให้ข้อกำหนดใในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ตกเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๔๐)



มาตรา ๔๐ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

- กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนของ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น

- กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับของในการทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ หรือกรณีล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในเวลาที่กำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งในกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของหรือกรณีล่าช้ามิได้ (ร่างมาตรา ๔๒)

มาตรา ๔๒ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีก๊อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

- กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก รวมทั้งกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของผู้ตราส่งและของผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของ (ร่างมาตรา ๔๓)



มาตรา ๔๓ ในกรณีที่มีการรับขนของดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศ เท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

๘.๓ หมวด ๓ การรับขนร่วมกัน

- กำหนดให้กรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นในรูปแบบอื่น ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ (ร่างมาตรา ๔๔)

มาตรา ๔๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๕ วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกัน และได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติ แห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

๘.๔ หมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่ง ตามสัญญา

- กำหนดให้บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ใช้บังคับแก่กรณีผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะ ตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการ ในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการ ตามสัญญาตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทาง แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด (ร่างมาตรา ๔๕)

มาตรา ๔๕ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีผู้ขนส่งตามสัญญา ในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ กับคนโดยสาร หรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่ง ตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่ง ตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทางของการขนส่ง แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามความในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีการให้อำนาจเช่นนั้น เว้นแต่ จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

- กำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมาย ในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการ (ร่างมาตรา ๔๖)



มาตรา ๔๖ ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางรับขนตามมาตรา ๔๕ ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้

- กำหนดให้การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา ถือว่าเป็นการกระทำหรือละเว้นการกระทำของอีกฝ่ายหนึ่งด้วย เว้นแต่กรณีตามที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๔๗)

มาตรา ๔๗ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

ในกรณีที่มีการรับขนดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน เป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย แต่การกระทำหรือละเว้นการกระทำเช่นนั้นไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ความตกลงพิเศษที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ การสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามมาตรา ๑๔ และมาตรา ๓๗ ย่อมไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

- กำหนดให้การหักท้วงหรือการแจ้งคำสั่งต่าง ๆ ไม่ว่าจะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีผลเช่นเดียวกัน เว้นแต่คำสั่งของผู้ตราส่งที่ให้ผู้ขนส่งจัดการกับของตามมาตรา ๓๐ ต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาเท่านั้น (ร่างมาตรา ๔๘)

มาตรา ๔๘ การหักท้วงที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือคำสั่งที่จะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่คำสั่งตามมาตรา ๓๐ จะมีผลต่อเมื่อได้แจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาแล้วเท่านั้น

- กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๓๐ ได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือเป็นตัวแทน ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๙)



มาตรา ๔๙ ในการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้บังคับกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้

- กำหนดให้ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๐)

มาตรา ๕๐ ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดสำหรับบุคคลนั้น

- กำหนดให้ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในหมวดนี้ ตกเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๕๑)

มาตรา ๕๑ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในหมวดนี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนด เช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งหมวดนี้

๘.๕ หมวด ๕ การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

- กำหนดให้การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของทางอากาศ ไม่ว่าในมูลคดีใด จะกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ และผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษหรือค่าเสียหายที่ไม่ใช่ค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๕๒)

มาตรา ๕๒ การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้



ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทน จากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง

- กำหนดระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ โดยกำหนดให้ต้องฟ้องภายใน ๒ ปี (ร่างมาตรา ๕๓)

มาตรา ๕๓ สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

- กำหนดให้การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินบาทนั้น ให้คำนวณวันที่ศาลมีคำพิพากษาตามอัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๕๔)

มาตรา ๕๔ ในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

๘.๖ หมวด ๖ การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

- กำหนดให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๕๕)

มาตรา ๕๕ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม

- กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ (ร่างมาตรา ๕๖)

มาตรา ๕๖ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๘.๗ บทเฉพาะกาล

- กำหนดบทเฉพาะกาลให้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ อยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลเดิมต่อไปจนแล้วเสร็จ (ร่างมาตรา ๕๗)

มาตรา ๕๗ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปจนแล้วเสร็จโดยถือว่าคดีนั้นมีใช้คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

เรื่องเสร็จที่ ๑๒๖๘/๒๕๕๕

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๒๐๔/๑๒๒๕ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๕ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๕ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรมไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) พิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการบินพลเรือน”)) และผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๑ วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีคนโดยสาร ถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ความเสียหายในกรณีรับขนสินค้า และความเสียหายจากการในกรณีล่าช้า ทั้งในการรับขนคนโดยสารและสินค้า

๑.๒ วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขน เพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing

๑.๓ วางหลักเกณฑ์ความรับผิดกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ โดยแบ่งออกเป็น ๒ ชั้น (two-tier liability) ในชั้นที่ ๑ ส่วนที่ไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ หน่วยบัญชี ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) ส่วนในชั้น ๒ ส่วนที่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ หน่วยบัญชี ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิด เพื่อให้ภาระการพิสูจน์ตกแก่ผู้ขนส่ง (Presumption of Fault)

๑.๔ กรณีสัมภาระลงทะเลเบียนและของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยเหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยานหรืออยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) ส่วนในกรณีสัมภาระไม่ลงทะเลเบียนถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ใช้หลักความรับผิดแบบ liability base on Fault

๑.๕ ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีล่าช้า (delay) ใช้หลักการสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault) ทั้งในกรณีคนโดยสาร สัมภาระ (ลงทะเลเบียนและไม่ลงทะเลเบียน) และของ

๑.๖ กำหนดวิธีการคำนวณความรับผิดของผู้รับขนสัมภาระ ในกรณีสัมภาระถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า โดยการเหมาจ่าย (lump sum) ภายใต้จำนวนการจำกัดความรับผิด โดยไม่คำนึงว่าเป็นสัมภาระลงทะเลเบียนหรือไม่ ส่วนกรณีการรับขนของ (cargo)

ใช้หลักการคำนวณความรับผิดชอบกิโลกรัม โดยคิดจากน้ำหนักของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า เว้นแต่เป็นการกระทบต่อมูลค่าแห่งของส่วนที่เหลืออยู่ ให้คิดจากน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เกี่ยวข้อง

๑.๗ ให้เสรีภาพในการแสดงเจตนาของผู้ขนส่งในการที่จะปฏิเสธการทำสัญญา รับขนทางอากาศกับบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

๑.๘ ให้มีการจ่ายเงินชดเชยล่วงหน้าให้แก่ทายาทหรือคนโดยสารถันที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า

๑.๙ ให้ผู้ขนส่งมีอำนาจจัดการของโดยนำออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

๑.๑๐ ให้อำนาจผู้ขนส่งยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางหรือจนกว่าจะได้รับประกันตามควร

๑.๑๑ กำหนดเขตทางศาลรวม ๕ เขต โดยผู้มีอำนาจฟ้องคดีสามารถเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาล ณ ประเทศใดประเทศหนึ่งใน ๕ เขตอำนาจศาล เช่น ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือถิ่นที่อยู่ถาวรของคนโดยสารถันที่เกิดอุบัติเหตุ

๑.๑๒ กำหนดความรับผิดชอบของการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่น นอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา เพื่อให้ครอบคลุมถึงผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier) ด้วย โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเพื่อความเสียหายเฉพาะในส่วนการรับขนที่ตนดำเนินการ

๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ สำนักงานศาลยุติธรรม มีข้อสังเกตดังนี้

(๑) ในร่างพระราชบัญญัติจะมีการกำหนดสาระสำคัญทั้งการรับขนคนโดยสาร และการรับขนของ ซึ่งมีการดำเนินการที่แตกต่างกัน จึงควรกำหนดเรื่องสิทธิและหน้าที่ของคนโดยสาร สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสาร และการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร รวมทั้งการรับขนของโดยแยกส่วนไว้ให้ชัดเจน เพื่อให้สามารถเข้าใจได้ง่าย

(๒) สมควรกำหนดให้ชัดเจนว่าให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้กับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศด้วยหรือไม่

(๓) ร่างมาตรา ๑๓ วรรคสอง ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า การที่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนต้องรับผิดชอบนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

(๔) ร่างมาตรา ๒๒ ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินคดีเป็นดุลพินิจของศาลที่จะกำหนดให้แก่คู่ความหรือไม่เพียงใดก็ได้ จึงไม่ควรกำหนดจำกัดอำนาจของศาล

(๕) ตามร่างมาตรา ๒๔ วรรคสอง ควรเพิ่มเติมข้อความในใบตราส่งทางอากาศเป็นข้อ (๔) - (๘) เพื่อให้มีความชัดเจนเช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

นอกจากนี้ ได้เสนอให้แก้ไขถ้อยคำให้ถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น

๒.๒ กระทรวงการต่างประเทศ เห็นด้วยกับความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายพิเศษเพื่อรองรับการรับขนทางอากาศที่สอดคล้องกับทางปฏิบัติของนานาประเทศ จึงไม่ขัดข้องในหลักการต่างๆ ที่ระบุในร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ.

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. แล้ว เห็นควรให้แก้ไขร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงวอร์ซอ เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๒๙ พิธีสารแก้ไข และอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๔๔ เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกัน สรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

๓.๑ การแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติ

แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.” เพื่อให้สอดคล้องกับสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงวอร์ซอ เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๒๙ พิธีสารแก้ไข และอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๔๔ เป็นอนุสัญญาที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

๓.๒ การกำหนดขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งกรณีที่เป็นการรับขนเพื่อสินค้าจากราววัล และการรับขนให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบารรับขนทางอากาศเพื่อำาเห็ญเป็นทางค้าปกติ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๔) และกำหนดมิให้ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ เนื่องจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่บังคับกับความสัมพันธ์เรื่องดังกล่าว เป็นการเฉพาะ (ร่างมาตรา ๕) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศในกรณีที่มีการรับขนดังกล่าวมีการรับขนโดยรูปแบบอื่นด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๔๔) รวมทั้งกำหนดให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๕๕) เพื่อให้มีความชัดเจนตามข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม

๓.๓ การกำหนดหลักเกณฑ์ข้อจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

กำหนดข้อกำหนดที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่ง (ทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง) ให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือมุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้เป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดดังกล่าวไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญาดังกล่าวยังคงอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๗ ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๕๑) ซึ่งเป็นการยกเว้นหลักการตามมาตรา ๑๗๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้นิติกรรมตกเป็นโมฆะ หากข้อกำหนดใดในนิติกรรมดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ซึ่งเป็นหลักการเฉพาะที่เกี่ยวกับสัญญารับขน และเป็นหลักการที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งฉบับอื่นด้วย เช่น มาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

๓.๔ การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

เนื่องจากตามอนุสัญญาได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดชอบและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้หลายประการจึงสมควรกำหนดให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ โดยแยกเป็นกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางอากาศระหว่างประเทศ และกรณีการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถเข้าใจได้ง่าย ซึ่งสอดคล้องกับข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม ดังต่อไปนี้

๓.๔.๑ กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

(๑) กำหนดให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งมีรายการตามที่กำหนดหรืออาจใช้วิธีการอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการตามที่กำหนดให้ต้องมีในเอกสารการรับขนแทนได้ แต่ผู้ขนส่งต้องเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลดังกล่าวให้แก่คนโดยสาร ทั้งนี้ เพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing (ร่างมาตรา ๗)

(๒) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ที่เกิดขึ้นในอากาศยานหรือเกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน (ร่างมาตรา ๘) โดยเน้นที่กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย เนื่องจากในอนุสัญญาฯ ใช้คำว่า “bodily injury” ซึ่งไม่รวมถึงความเสียหายทางด้านจิตใจ (mental injury) เช่น การช็อค และหากไม่มีการจำกัดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะความเสียหายทางด้านร่างกาย จะมีผลกระทบต่อจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ผู้ขนส่งต้องชำระ เพราะจะทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพิ่มขึ้นและไม่แน่นอน และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของตน โดยแบ่งเป็นกรณีสัมภาระลงทะเบียน และกรณีสัมภาระไม่ลงทะเบียนหรือสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปกับอากาศยาน เพื่อให้เกิดความชัดเจน เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๙) รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๑๐) ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจพ้นความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนได้ตามเหตุที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๑)

(๓) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทั้งสำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสัมภาระ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทั้งต่อคนโดยสารและสัมภาระ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่กำหนดในอนุสัญญาฯ และสอดคล้องกับปัจจัยเงินเพื่อตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคสอง ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔) รวมทั้งกำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถใช้สิทธิในการจำกัดจำนวนความรับผิด ทั้งกรณีค่าเสียหายขั้นต่ำ และกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และร่างมาตรา ๑๕) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้จำนวนจำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่กระทบต่อการที่ศาลจะนำค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ตลอดจนดอกเบี้ยที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์มารวมด้วย เว้นแต่ค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนที่ผู้ขนส่งได้เสนอต่อโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุหรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ในกรณีที่ได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งแม้จะไม่สอดคล้องกับข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรมแต่มีความ

จำเป็นต้องกำหนดไว้เพื่อความชัดเจน และเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๑๖)

(๔) กำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ตามความจำเป็นให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการช่วยเหลือเบื้องต้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดไว้ชัดเจนว่าการจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๘)

(๕) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน และกำหนดมิให้ใช้สิทธิดังกล่าวในกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจหรือก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนตามข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม (ร่างมาตรา ๑๙)

(๖) กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับสัมภาระในการหักทวงต่อผู้ขนส่ง และกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวให้เกิดความชัดเจน โดยแยกเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน และกรณีล่าช้าในการรับขน เนื่องจากระยะเวลาในการหักทวงทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๒๐ วรรคสอง และวรรคสาม) รวมทั้งกำหนดผลที่เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่หักทวงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๐ วรรคสี่)

(๗) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก โดยให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดเป็นคู่สัญญาของสัญญารับขนเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การดูแลของตน (ร่างมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง) และกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของ คนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร โดยแบ่งเป็นกรณีเกี่ยวกับคนโดยสาร และกรณีเกี่ยวกับสัมภาระ (ร่างมาตรา ๒๑ วรรคสอง และวรรคสาม)

๓.๔.๒ กรณีการรับขนของ

(๑) กำหนดให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ หรืออาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะดำเนินการแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบใบรับของให้แก่ผู้ตราส่งด้วย ทั้งนี้ ใบตราส่งทางอากาศและใบรับของต้องมีรายการตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๒ และร่างมาตรา ๒๓)

(๒) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวน ๓ ฉบับ ในกรณีที่มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ รวมทั้งต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๕) และกำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๒๘)

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งในการเรียกให้จัดทำใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของแยกต่างหากจากกัน ในกรณีที่มีของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๖)

(๔) กำหนดให้ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุใบในตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๒๙) และกำหนดให้การไม่ออกใบตราส่งหรือใบรับของ หรือการไม่ปฏิบัติตาม

หลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนซึ่งยังคงอยู่ ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๗) เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ

(๕) กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง กรณีต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจเรียกให้ผู้ตราส่งส่งมอบเอกสารที่แสดงถึงสภาพแห่งของ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรหรือพิธีการอื่นตามที่จำเป็น (ร่างมาตรา ๒๔) กำหนดให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน ในกรณีพ้นวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสาม) กำหนดให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง (ร่างมาตรา ๓๑ วรรคสอง) กำหนดให้ผู้ตราส่งจัดข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการต่างๆ ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๔) หรือกำหนดให้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถใช้สิทธิในการจัดการของได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของบุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๓๒)

(๖) กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญารับขน และต้องไม่ใช้สิทธิในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่งและวรรคสอง) และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้นแล้ว (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคห้า)

(๗) กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนครบถ้วนแล้ว (ร่างมาตรา ๓๑)

(๘) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากกรณีที่ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่บนหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย (ร่างมาตรา ๓๕) รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๓๖) และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสี่) รวมทั้งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๕ วรรคสอง)

(๙) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพิธีการต่างๆ ขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน (ร่างมาตรา ๓๔)

(๑๐) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของ ทั้งกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๓๗) และกำหนดเกณฑ์ในการคิณน้ำหนัซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๘) โดยให้คิณน้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ แต่ในกรณีที่ความเสียหายดังกล่าวมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกโดยวิธีอื่นบันทึกเดียวกัน ให้ใช้น้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ได้รับผลกระทบ เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย

(๑๑) กำหนดเกณฑ์ให้เกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไม่กระทบถึงการที่ศาลจะพิพากษาให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ (ร่างมาตรา ๓๙) เช่นเดียวกับกรณีรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

(๑๒) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

(๑๓) การกำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับของในการหักทวงต่อผู้ขนส่ง โดยแยกเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ กรณีล่าช้าในการรับขนของ เพื่อให้เกิดความชัดเจนเนื่องจากระยะเวลาในการหักทวงทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคสองและวรรคสาม) รวมทั้งกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่หักทวงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคสี่)

(๑๔) การกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละทอดในกรณีที่มีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก โดยให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดเป็นคู่สัญญาของสัญญารับขนเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนที่ตนได้ดำเนินการ และกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๔๓)

๓.๕ การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

เนื่องจากตามอนุสัญญาฯ ได้กำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญาไว้หลายประการ ในการพิจารณาจึงได้นำหลักการตามที่กำหนดในอนุสัญญาฯ มากำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๕ ร่างมาตรา ๔๖ ร่างมาตรา ๔๗ และร่างมาตรา ๔๘) การใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๙) และยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๕๐) รวมทั้งกำหนดผลของข้อกำหนดที่มุ่งปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้พ้นจากความรับผิด หรือมุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๑)

๓.๖ การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ

เนื่องจากในอนุสัญญาฯ กำหนดว่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องอยู่บนพื้นฐานของการชดใช้คืน โดยค่าเสียหายที่ได้รับจากการฟ้องคดีต้องเป็นค่าเสียหายที่แท้จริงที่ได้รับ จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเพื่อการลงโทษหรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของอนุสัญญาฯ ที่ต้องการให้การชดใช้ค่าเสียหายอยู่บนพื้นฐานของการชดใช้คืนตามความเสียหายที่แท้จริง (Compensation based on the principle of restitution) กล่าวคือ ค่าเสียหายที่ได้รับต้องเป็นค่าเสียหายเพื่อชดเชยความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทนอื่นที่กำหนดขึ้นโดยมิได้มุ่งทดแทนความเสียหายที่แท้จริง (non-compensatory damages) (ร่างมาตรา ๕๒)

๓.๗ การกำหนดระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหาย

กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ ทั้งในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ และการรับขนของให้ชัดเจน โดยให้สิทธิดังกล่าว ระบุสิ้นไปเมื่อพ้นสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะ ได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง (ร่างมาตรา ๕๓)

๓.๘ การกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน

กำหนดให้การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาทในกรณีที่มี การฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ให้ชัดเจนโดยให้คำนวณในวันที่ศาลมีคำพิพากษา และใช้อัตรา แลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการแปลง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งฉบับอื่น เช่น มาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ (ร่างมาตรา ๕๔)

๓.๙ การกำหนดเขตอำนาจของศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศ

กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจ ในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจน แต่มิได้กำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศเอาไว้ เนื่องจากมาตรา ๗ (๕) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙ ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการ พิจารณาพิพากษาคดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว (ร่างมาตรา ๕๖)

๓.๑๐ การกำหนดบทเฉพาะกาล

เนื่องจากปัจจุบันได้มีการทำสัญญารับขนทางอากาศภายในประเทศ ไว้ก่อนแล้วโดยอยู่ภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น จึงได้กำหนดบทเฉพาะกาล เพื่อรองรับคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยกำหนดให้ศาลพิจารณาคดีต่อไปโดยถือว่ามีใช้คดีที่เกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๗)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ตุลาคม ๒๕๕๕

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ*

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นอุตสาหกรรมบริการหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ เป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในแง่การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศชาติในภาพรวม ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ การจ้างงาน และรายได้ภาษีอากรของรัฐที่ได้รับจากภาคธุรกิจ กล่าวคือ ภาคอุตสาหกรรมการบินก่อให้เกิดผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ คิดเป็นมูลค่า ๑๓๙,๐๐๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติทั้งหมด สนับสนุนการจ้างงานในประเทศไทย จำนวนกว่า ๓ แสนตำแหน่ง และภาคธุรกิจการบินยังจ่ายภาษีอากรให้แก่รัฐเป็นจำนวนเงินอย่างน้อย ๔,๘๐๐ ล้านบาท ในรูปของภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคลอีกด้วย

ส่วนในแง่มูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์นั้น การขนส่งทางอากาศก่อให้เกิดผลประโยชน์ด้านการบริโภคสำหรับผู้โดยสารและบริษัทขนส่งสินค้า โดยที่ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศทั้งสิ้น ๔๐ ล้านคน และการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งมีน้ำหนักกว่า ๑,๑๐๐,๐๐๐ ตัน นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อการกระจายสินค้าและช่วยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาวอีกด้วย โดยประเทศไทยมีเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับสนามบินในเมืองสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลกถึง ๑๑๓ เส้นทาง อีกทั้งการเจริญเติบโตของธุรกิจการให้บริการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ ปัจจุบันมีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจำนวนทั้งสิ้น ๖๘ บริษัท ซึ่งมีทั้งประเภทการให้บริการแบบประจำและไม่ประจำ (รวมกรณีเช่าเหมาลำด้วย)

ยิ่งไปกว่านั้น การขนส่งทางอากาศยังสร้างผลประโยชน์ด้านการบริโภคต่อผู้โดยสารและบริษัทขนส่ง เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับภาคธุรกิจหลายส่วน ทั้งสายการบิน สนามบิน ระบบการนำร่องในการเดินอากาศและการบริการภาคพื้นดิน ซึ่งประกอบกันขึ้นเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางอากาศ เป็นส่วนหนึ่งในการเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างประเทศและตลาดการค้า ซึ่งจะช่วยกระตุ้นผลิตผล และส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่จำเป็นและสำคัญต่อการทำธุรกิจการค้าระดับโลกอีกด้วย

* ที่มา : กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

ระบบกฎหมายและปัญหาทางกฎหมายของไทยที่ผ่านมา เกี่ยวกับการวินิจฉัยความรับผิดในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ*

ปัจจุบันการรับขนทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) บรรพ ๓ เอกเทศสัญญา ลักษณะ ๘ รับขน ซึ่งใน ป.พ.พ. แบ่งการรับขนออกเป็น ๒ หมวด คือ หมวด ๑ การรับขนของ และหมวด ๒ การรับขนคนโดยสาร โดยระบบความผิดของผู้ขนส่งตาม ป.พ.พ. ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) คือ ความเสียหายเกิดขึ้นจากพฤติการณ์ที่กฎหมายกำหนดโดยไม่คำนึงว่าเกิดจากการกระทำของจำเลยและจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ทั้งนี้ จำเลยยกข้อต่อสู้ได้เฉพาะที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น และผู้ขนส่งต้องรับผิดตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ไม่จำกัดความรับผิด เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงชัดแจ้ง และผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือในการส่งของล่าช้าด้วย อีกทั้งผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของตนด้วย ซึ่งที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาเกี่ยวกับการวินิจฉัยความรับผิดในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม เช่น กรณีเอกสารการรับขนอิเล็กทรอนิกส์ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีชื่อ ผู้ขนส่งตามสัญญา เนื่องจากมีความสำคัญในกรณีที่ยืนยันที่ไชนส์ที่เกี่ยวพันร่วมกัน (Code - sharing) ซึ่งจะเป็นหลักประกันว่าจะต้องมีบุคคลผู้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศอย่างแน่นอนการจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจกรณีการรับขนคนโดยสาร ทั้งนี้ เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งใช้บริการขนส่งทางอากาศ ให้ได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว เป็นต้น ดังนั้น การมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จะทำให้เกิดความชัดเจนในกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ รวมทั้งความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร หรือต่อผู้ตราส่ง/ผู้รับตราส่ง และระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเอง อีกทั้งยังมีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งได้กำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย เพื่อการคุ้มครองผู้โดยสารภายในประเทศโดยเฉพาะคนไทยให้ได้รับความคุ้มครองไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ความแตกต่างในประเด็นข้อกฎหมายในเรื่องการรับขนทางอากาศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

* ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม

ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างในประเด็นข้อกำหนดระหว่างการรับขนทางอากาศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
และการรับขนทางอากาศตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

กฎหมาย ประเด็นข้อกำหนด	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๑. ขอบเขตการใช้บังคับ	<p>การรับขน ของ หรือ คนโดยสารในราชอาณาจักร (รวมทั้ง การรับขน ออกจาก หรือ มายังราชอาณาจักรด้วย) เว้นแต่</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุง สยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) - การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์ และ - การรับขนของทางทะเล 	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เว้นแต่ การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ - ให้ใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย
๒. เอกสารการรับขน	<p>การรับขนของ : (๑) ใบตราส่ง และ (๒) ใบกำกับของ</p>	<p>การรับขนของ : (๑) ใบตราส่งทางอากาศ (๒) ใบกำกับของ (๓) วิธีการอย่างอื่น (ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์) e-air waybill</p>
	<p>การรับขนคนโดยสาร : (๑) ตั๋ว (ไม่กำหนดรายการที่ต้องมี) (๒) ใบรับสัมภาระ</p>	<p>การรับขนคนโดยสาร : (๑) เอกสารการรับขน (๒) ป้ายกำกับสัมภาระ (๓) วิธีการอย่างอื่น (ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์) e-ticket</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับชน	ร่างพระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๓. ความสำคัญของเอกสารการรับชนของ	ไม่มีบัญญัติ	ใบตราส่งทางอากาศ หรือ ใบรับของเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (prima facie) ของการทำสัญญารับชน การยอมรับมอบของ ของผู้ขนส่ง และเงื่อนไขของสัญญารับชน การไม่ทำใบตราส่งทางอากาศ หรือทำโดยไม่ครบจำนวน หรือทำโดยรายการไม่ครบถ้วน ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับชนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้
๔. ความถูกต้องและความรับผิดชอบในรายการใบตราส่งทางอากาศ	ไม่มีบัญญัติ	กำหนดความรับผิดชอบของผู้ตราส่งและกรณีที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ทั้งปวงที่เกิดขึ้น แก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ
๕. ข้อมูลและเอกสารผ่านแดน	ไม่มีบัญญัติ	กำหนดหน้าที่ของผู้ตราส่งต้องจัดให้มีข้อมูลและเอกสารที่กำหนดตามพิธีการทางศุลกากร ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ของรัฐอื่น ๆ ก่อนที่ของจะส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง
๖. ความรับผิดกรณีรับชนคนโดยสารและสัมภาระ	หลักความรับผิดเคร่งครัด (Strict liability)	หลักความรับผิดเคร่งครัด (Strict liability)
	ความรับผิดต่อคนโดยสาร ผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา เว้นแต่ การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง	ความรับผิดต่อคนโดยสาร ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหาย ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย (bodily injury) โดยมีเงื่อนไขเพียงว่า อุบัติเหตุ (accident) ซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บนั้น เกิดขึ้นในอากาศยานหรือ ในระหว่างการดำเนินการขนถ่ายคนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๖. ความรับผิดกรณีรับขน คนโดยสารและสัมภาระ (ต่อ)	<p>ความรับผิดต่อเครื่องเดินทาง</p> <p>ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิด ในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่ เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือเสียหายไปเพราะความผิด ของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง</p>	<p>ความรับผิดต่อสัมภาระ (๒ กรณี)</p> <p>(๑) <i>สัมภาระลงทะเบียน (checked baggage)</i></p> <p>ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ถ้าเหตุการณ์ (event) ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือเสียหาย เกิดขึ้นใน อากาศยาน หรือในระหว่างเวลาที่สัมภาระนั้นอยู่ในความดูแล ของผู้ขนส่ง</p> <p>แต่ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เป็นผลมาจาก ความบกพร่องที่อยู่ในตัว คุณภาพ หรือความเสียหายตาม ธรรมชาติของสัมภาระนั่นเอง</p> <p>(๒) <i>สัมภาระที่ไม่ลงทะเบียน (unchecked baggage) และ ของ ติดตัว (personal item) คนโดยสาร</i></p> <p>ผู้ขนส่งต้องรับผิดถ้าเป็นผลมาจากความผิดของตนหรือลูกจ้าง หรือตัวแทน</p>
๗. ความรับผิดกรณีล่าช้า (ชักช้า) ในการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระ	<p>ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสื่อมเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง</p> <p>เว้นแต่ การเสียหาย หรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง</p> <p>เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ ผู้ขนส่ง ทันเวลา ต้องส่งมอบ ขณะคนโดยสารถึง</p>	<p>ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า ใน การรับขน คนโดยสาร หรือ สัมภาระ</p> <p>แต่ ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าตน และลูกจ้างและ ตัวแทนแห่งตนได้ใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย นั้นแล้ว หรือ เป็นการพันวิสัยสำหรับตน หรือลูกจ้างและตัวแทน ของตนที่จะใช้มาตรการดังกล่าว</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับชน	ร่างพระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๗. ความรับผิดกรณีล่าช้า (ชกช้า) ในการรับชนคนโดยสาร และสัมภาระ (ต่อ)	ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันเครื่องเดินทางถึงหรือภายในสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ของซึ่งมีสภาพเป็นของสด ของเสียได้ นั้นถึง ผู้ขนส่ง อาจเอาออกขายทอดตลาดได้	ถ้า ผู้ขนส่ง ยอมรับว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบเอ็ดวันหลังจากวันที่ควรจะมาถึง คนโดยสารมีสิทธิบังคับเอาแก่ผู้ขนส่ง ได้ตามสิทธิอันมีตามสัญญารับชน
๘. ความรับผิดกรณีรับชนของ	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability)	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability)
	<p>กรณีของสูญหาย บุปสลาย หรือชกช้า ผู้ขนส่ง ต้องรับผิด ในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้น สูญหาย บุปสลาย หรือชกช้า เว้นแต่ พิสูจน์ได้ว่าเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือ ผู้รับตราส่ง ถ้าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าระวางพาหนะ ถ้ารับไว้แล้วต้องคืน</p>	<p>กรณีของถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่าง การรับชนทางอากาศ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้ามีเหตุตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>กรณีส่งมอบของล่าช้า ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในกรณีส่งมอบของล่าช้า (delay) เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนแห่งตนได้จัดการเท่าที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะจัดการเช่นนั้น</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับชน	ร่างพระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๙. การจำกัดความรับผิด	<p><u>กรณีคนโดยสารและเครื่องเดินทาง</u> หลัก ไม่จำกัดความรับผิด ยกเว้น คนโดยสารตกลงด้วยชัดแจ้ง</p>	<p><u>กรณีคนโดยสารและสัมภาระ</u> กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ คนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ตามความเสียหายที่แท้จริงโดยไม่จำกัดจำนวน</p> <p>(๑) ค่าเสียหายส่วนแรก ไม่เกิน <u>๑๑๓.๑๑๐ SRD</u> คนโดยสารไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่ ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ตามกฎหมาย</p> <p>(๒) ส่วนที่เกิน <u>๑๑๓.๑๑๐ SRD</u> ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่งที่ต้องพิสูจน์ว่า</p> <p>(ก) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ</p> <p>(ข) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก</p> <p>กรณีล่าช้าในการรับชนคนโดยสาร : ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง <u>๔,๖๙๕ SDR</u> ต่อคนโดยสารแต่ละคน</p> <p>กรณีสัมภาระลงทะเบียนของคนโดยสาร ถูกทำลาย สูญหายเสียหายหรือล่าช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง <u>๑,๓๑๑ SDR</u> เว้นแต่บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษ</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๙. การจำกัดความรับผิด (ต่อ)	กรณีของ - ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งได้ตกลงด้วยแจ้งชัด - ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเงินทอง ธนบัตร ธนาคารบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับการบอกราคา หรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน - ถ้าได้บอกราคาของไว้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินราคาที่บอก - ค่าสินไหมในกรณีชกซ้ำไม่ให้เกิดเกินจำนวนที่จะให้เมื่อสูญหาย	กรณีของ - ข้อความใดเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ ข้อความนั้นเป็นโมฆะ - ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายในกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และชกซ้ำ ให้จำกัดเพียง ๑๙ SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่มอบหีบห่อให้ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนเพียงไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจาก ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
๑๐. การหมดสิทธิใช้ประโยชน์ช้อยกเว้นความรับผิด	ไม่มีบัญญัติในลักษณะ ๘ รับขน แต่ปรับใช้หลักในเรื่องนี้ได้ (มาตรา ๒๒๓ ป.พ.พ.)	ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดถ้า ความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำโดยประมาทและโดยรู้หรือน่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ด้วยว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตการงานของตน

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับชน	ร่างพระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๑๑. การหลุดพ้น ความรับผิด	ไม่มีบัญญัติเรื่องนี้ไว้เพราะหลักให้รับผิดโดยไม่จำกัด	ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบอย่างอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือของบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมา ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือในส่วนของความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบอย่างอื่นที่เป็นเหตุหรือมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น
๑๒. ระยะเวลาในการ ทักท้วง	มีเฉพาะกรณีการรับชนของ ต้องบอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายภายใน ๘ วัน นับแต่วันส่งมอบ	<p>กรณีสัมภาระลงทะเลเปื้อน</p> <p>(๑) กรณีเสียหาย : ต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุด ภายใน ๗ วันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว</p> <p>(๒) กรณีล่าช้า : เป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายใน ๒๑ วันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเลเปื้อน</p> <p>กรณีของ</p> <p>(๑) กรณีเสียหาย : ต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุด ภายใน ๑๔ วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว</p> <p>(๒) กรณีล่าช้า : เป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายใน ๒๑ วันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๑๓. ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด	<p>ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือชกซ้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือ บุคคลอื่น หากได้มอบหมายของไปอีกทอดหนึ่ง</p> <p>ถ้าขงได้ขนส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งทุกทอดต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย เสียหาย หรือชกซ้ำ</p> <p>ถ้าขงได้ขนส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งทอดหลังที่สุดอาจใช้สิทธิในการเรียกเงินค่าระวางที่ค้างชำระแก่ผู้ขนส่งทุกคน โดยยึดหน่วงของเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวาง หรือเอาของไปฝาก ณ สำนักงานฝากทรัพย์สินกรณีหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่รับของและไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ตราส่งหรือคำสั่งนั้นไม่อาจปฏิบัติได้หรือมาล่วงเวลา ถ้าเป็นของสดเสียถ้าหน่วงช้าไว้เป็นความเสียหาย หรือของนั้นไม่คุ้มค่าระวางจะขายทอดตลาดเพื่อใช้ค่าระวาง ถ้ามีเหลือให้ส่งมอบแก่บุคคลผู้ควรได้โดยพลัน</p>	<p>การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียว โดยไม่แบ่งแยก ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน</p> <p>ในกรณีการรับขนทางอากาศที่จะดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งแต่ละช่วงซึ่งรับขนโดยสารหรือสัมภาระย่อมอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละช่วงเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งของสัญญา รับขนเท่าที่สัญญาว่าด้วยช่วงนั้นของเส้นทางที่ดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของตน</p> <p>คนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น จะฟ้องคดีได้เฉพาะผู้ขนส่งช่วงที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการล่าช้านั้นได้เกิดขึ้น เว้นแต่จะมีความตกลงกันโดยชัดแจ้งว่าผู้ขนส่งช่วงแรกได้เข้ารับความรับผิดชอบตลอดเส้นทาง</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระ คนโดยสารย่อมมีสิทธิฟ้อง ผู้ขนส่งช่วงแรก และคนโดยสารที่มีสิทธิรับมอบสัมภาระย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งช่วงสุดท้าย และนอกจากนั้นคนโดยสารยังอาจฟ้องผู้ขนส่งช่วงที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่มีการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีชกซ้ำเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุก</p>

กฎหมาย ประเด็นข้อกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.
๑๓. ผู้ขนส่งหลายคน หลายทอด (ต่อ)		ช่วงที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร ในส่วนที่เกี่ยวกับของ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งช่วงแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่ง ช่วงสุดท้าย และนอกจากนั้นผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งยังอาจฟ้อง ผู้ขนส่งช่วงที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่มีการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีชักช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง ทุกช่วงที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง
๑๔. ผู้ขนส่งตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความ เป็นจริง	ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องนี้	- บทบัญญัติในร่างหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการ โดยบุคคลอื่นที่มีใช้ ผู้ขนส่งตามสัญญา โดยผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ ระบุไว้ตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบเพื่อความ เสียหายเฉพาะส่วนที่ตนดำเนินการ ซึ่งมีความสำคัญในเที่ยวบินที่ใช้ รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Code - sharing) ซึ่งจะเป็นหลักประกันว่า จะต้องมีบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างแน่นอน
๑๕. อายุความ	- ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหาย หรือ บุบสลาย หรือส่งชักช้า ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่ง นับแต่ส่งมอบ หรือปี หนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่ (ผู้ขนส่ง) มีการ ทุจริต (มาตรา ๖๒๔) - ผู้ขนส่ง เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า รวมทั้งเงินที่ได้ออกทด รองไปก่อน อายุความสองปี [มาตรา ๑๙๓/๓๔(๓)]	สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็น อันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่ วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควร จะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

<p>กฎหมาย</p> <p>ประเด็นข้อกฎหมาย</p>	<p>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p> <p>ลักษณะ ๘ รับชน</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการรับชนทางอากาศ</p> <p>ระหว่างประเทศ พ.ศ.</p>
<p>๑๖. การจ่ายเงินล่วงหน้า</p> <p>(Advance payment)</p>	<p>ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องนี้</p>	<p>ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า</p> <p>การจ่ายเงินล่วงหน้าตามวรรคหนึ่ง ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้</p>
<p>๑๗. เขตอำนาจศาล</p>	<p>ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - โจทก์มีสิทธิฟ้องคดีต่อ ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา หรือต่อ ศาลที่มูลคดีเกิด - โจทก์ซึ่งมีสัญชาติไทย หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยมีสิทธิฟ้องต่อ ศาลแพ่ง หรือต่อ ศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนา ถ้า จำเลยมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดในราชอาณาจักร <p>ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙</p> <p>คดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p>	<p>กรณีการรับชนทางอากาศระหว่างประเทศ : อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>ร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้รับชนทางอากาศภายในประเทศให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p>

ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศ
และอุตสาหกรรมการขนส่งหรือต่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของไทย
จากการมีร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.^{*}

ร่างกฎหมายนี้จะ เป็นประโยชน์สำหรับคนโดยสารและผู้ส่งสินค้า (ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง) ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ และผู้ขนส่งทางอากาศ (air carrier) ดังนี้

(๑) ประโยชน์สำหรับคนโดยสาร

(๑.๑) คนโดยสารจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเป็นธรรมและรวดเร็ว ดังนี้

ก) ความรับผิดชอบกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บนั้น คนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ตามความเสียหายที่แท้จริงโดยไม่จำกัดจำนวน ซึ่งในค่าเสียหายส่วนแรก ไม่นเกิน ๑๑๓,๑๑๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน^๑ หรือประมาณ ๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท (อัตราแลกเปลี่ยน ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๕๗) คนโดยสารไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง แต่ถ้าความเสียหายที่เรียกร้องเกินจำนวนดังกล่าว ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่งที่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ

ข) ความรับผิดชอบในความเสียหายจากกรณีล่าช้า (delay) ในการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเคร่งครัด ซึ่งคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ไม่เกิน ๔,๖๙๔ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือประมาณ ๒๓๑,๐๐๐ บาท

ค) กรณีสัมภาระลงทะเบียนของคนโดยสาร ถูกทำลาย สูญหาย เสียหายหรือล่าช้า คนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ไม่เกิน ๑,๓๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือประมาณ ๕๕,๗๐๐ บาท เว้นแต่มีการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ ณ ถิ่นปลายทาง (มีการชำระค่าประกันภัยเพิ่มเติม) และในกรณีสัมภาระติดตัว (personal items) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง

(๑.๒) กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้า (advance payment) ให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า

(๑.๓) มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดชอบทั้งกรณี ผู้ขนส่งตามสัญญา (contractual carrier) และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier) โดยผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเฉพาะส่วนที่ตนดำเนินการ ซึ่งมี ความสำคัญในเที่ยวบินที่แชร์รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Code - sharing) ซึ่งจะเป็นหลักประกันว่าจะต้องมีผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างแน่นอน

(๑.๔) มีการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทุกรอบระยะเวลา ๕ ปี เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงทางเศรษฐกิจของโลก และเพื่อให้ผู้เสียหายที่เป็นคนโดยสารได้รับการชดเชยในความเสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

+ ที่มา : กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

^๑ ๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เทียบเท่า ๑.๕๔ เหรียญสหรัฐ และเทียบอัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ๑ เหรียญสหรัฐ เท่ากับ ๓๒.๐๑ บาท

(๒) ประโยชน์สำหรับผู้ส่งของ/สินค้า (cargo shipper)

(๒.๑) ผู้ส่งของ/สินค้า มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง กรณีของ/สินค้าถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีล่าช้า ได้ไม่เกิน ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม หรือประมาณ ๙๓๖ บาทต่อกิโลกรัม

(๒.๒) ช่วยทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันได้มากกว่า เนื่องจากค่าภาระในการทำประกันสำหรับสินค้าทั่วไปจะลดลง

(๒.๓) การใช้บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงใบตราส่งทางอากาศอิเล็กทรอนิกส์ (e - air waybills) และเอกสารการรับขนอื่น เช่น ใบรับของ (cargo receipt) ซึ่งการใช้ระบบใบตราส่งทางอากาศอิเล็กทรอนิกส์เป็นการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-freight) ก่อให้เกิดกำไรในภาพรวมของการขนส่งทางอากาศประมาณ ๔.๙ พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี นอกจากนี้ ยังเอื้อประโยชน์ด้านการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในด้านอื่น ๆ เช่น การติดตามสินค้า และสนับสนุนการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-customs)

(๓) ประโยชน์สำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ (air carrier)

ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดพระราชบัญญัติ และมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง และหากมีการเรียกร้องค่าเสียหาย ก็ไม่จำเป็นต้องต่อสู้คดีในโดยใช้กระบวนการทางศาล ซึ่งใช้ระยะเวลานานและจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูง โดยตัวแทนผู้ขนส่งทางอากาศของไทยและสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association- IATA) ต่างเห็นด้วยกับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลฯ เนื่องจากก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง และภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาพรวม

ความรับผิดของผู้ขนส่ง	จำนวนจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน)	คำนวณเป็นเงินบาท
กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บ	๑๑๓,๑๐๐	๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท / คน
กรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสาร	๔,๖๙๔	๒๓๑,๐๐๐ บาท / คน
กรณีสัมภาระลงทะเบียนของ คนโดยสาร ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า	๑,๑๓๑	๕๕,๗๐๐ บาท / คน
กรณีของ/สินค้า (cargo) ถูกทำลาย สูญหาย เสียหายหรือล่าช้า	๑๙ /กิโลกรัม	๙๓๖ บาท / กิโลกรัม

สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการบินพลเรือน (บพ.) ได้มีการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยการจัดสัมมนามาแล้วหลายครั้ง โดยครั้งล่าสุด เมื่อวันอังคารที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมการบินพลเรือน) และผู้แทนจากภาคเอกชน ได้แก่ สายการบิน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ส่งออกกล้วยไม้ไทย สมาคมธุรกิจสายการบิน และบริษัทประกันภัย โดยผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

๑. ประเด็นการมีกฎหมายเฉพาะ

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยที่จะให้มีร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อให้เป็นกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศซึ่งเป็นประโยชน์และช่วยสนับสนุนการประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก เพราะจะทำให้ผู้ขนส่งและผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ตราส่งสินค้าอยู่ภายใต้ระบบความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับรัฐอื่น ๆ อันส่งผลถึงอัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำลง ซึ่งส่งผลถึงต้นทุนค่าใช้จ่ายอันเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขัน ทั้งยังสามารถส่งของโดยใช้ใบตราส่งทางอากาศอิเล็กทรอนิกส์ (e-air waybill) ได้ รวมทั้งจะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยและเพื่อการดำรงความเป็นศูนย์กลางทางการบินในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

๒. ประเด็นหลักการ

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยกับการให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ใช้บังคับหรือไม่ก็ตาม รวมถึงการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย เนื่องจากเป็นหลักการที่ดีและจะไม่เกิดความลักลั่นจากข้อเท็จจริงที่ว่า ถ้าเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ไม่ใช้บังคับ หรือเป็นการรับขนทางอากาศภายในประเทศแล้วต้องกลับมาใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ เอกเทศสัญญา ลักษณะ ๘ รับขน อีก

๓. ประเด็นรูปแบบการร่างพระราชบัญญัติ

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยกับการยกร่างตามรูปแบบของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน ที่แยกส่วนระหว่างการรับขนคนโดยสาร กับ การรับขนของ เพื่อความสะดวกในการใช้ เนื่องจากการรับขนทั้งสองประเภทจะแยกผู้เกี่ยวข้องและผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน ทำให้สะดวกต่อการใช้และการทำความเข้าใจ

คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ

อนุสัญญา
เพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ตระหนักว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ค.ศ.๑๙๒๙ ต่อไปในอนุสัญญานี้เรียกว่า “อนุสัญญาวอร์ซอ” และตราสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีส่วนสำคัญในการให้ทำกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเป็นเอก रूप

ยอมรับ ความจำเป็นที่จะต้องทำให้อนุสัญญาวอร์ซอและตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทันสมัยและรวมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ยอมรับ ความสำคัญของการประกันการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และความจำเป็นสำหรับคำสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมตามหลักการของการชดใช้

ยืนยัน ความปรารถนาที่จะให้การดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศพัฒนาไปอย่างมีระเบียบ รวมทั้งคนโดยสาร สัมภาระและของ เคลื่อนไปอย่างราบรื่น ตามหลักการและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ.๑๙๔๔

เชื่อมั่นว่า การกระทำของรัฐร่วมกันเพื่อความคืบหน้าในการทำให้เป็นเอก रूपและประมวลกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ โดยอนุสัญญานี้ฉบับใหม่เป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดเพื่อบรรลุถึงคุณภาพที่เป็นธรรมแห่งผลประโยชน์

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด ๑

บทบัญญัติทั่วไป

ข้อ ๑ - ขอบเขตการบังคับใช้

1. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนระหว่างประเทศทั้งปวงซึ่งคน สัมภาระ หรือของ ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยานเพื่อสินจ้าง อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยวิสาหกิจขนส่งทางอากาศด้วย

2. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า *การรับขนระหว่างประเทศ* หมายถึง การรับขนใดๆ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ หรือภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ถึงแม้ว่ารัฐนั้นไม่เป็นรัฐภาคีก็ตาม การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวโดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ไม่เป็นการรับขนระหว่างประเทศตามความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ การรับขนที่จะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และย่อมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ เพียงเพราะจะต้องปฏิบัติการทั้งหมดภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด
4. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนที่กำหนดในหมวด 5 ด้วย ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวดนั้น

ข้อ 2 – การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐและการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์

1. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือโดยองค์การของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นอยู่ในเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน ข้อ 1
2. ในการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้นับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์
3. นอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์

หมวด 2

การจัดทำเอกสารและหน้าที่ของคู่สัญญาเกี่ยวกับการรับขนซึ่งคนโดยสาร สัมภาระและของ

ข้อ 3 – คนโดยสารและสัมภาระ

1. ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขน ฉบับหนึ่งหรือเป็นชุด ซึ่งมี
 - (เอ) การบ่งชี้ถึงถิ่นต้นทางและปลายทาง
 - (บี) การบ่งชี้ถึงถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง ถ้าถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง
2. วิธีอื่น ๆ ซึ่งมีข้อมูลตามที่ระบุในวรรค 1 อาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารตามวรรค 1 ได้ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสาร

3. ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร
4. ให้มีข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่า ในกรณีที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ อนุสัญญานี้จะบังคับและอาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีการตายหรือการบาดเจ็บและกรณีการถูกทำลายหรือการ สูญหาย หรือการเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระ รวมทั้งกรณีการล่าช้า
5. การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรคข้างต้นจะไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับ ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญาฉบับรับนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 4 - ของ

1. ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ
2. วิธีอื่น ๆ ซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะปฏิบัติการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้และผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งให้ข้อบ่งชี้ถึงของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้น ให้แก่ผู้ตราส่ง

ข้อ 5 - รายการของใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของให้รวมถึง

- (เอ) การบ่งชี้ถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
- (บี) การบ่งชี้ถึงถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง ถ้าถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง
- (ซี) การบ่งชี้ถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่ง

ข้อ 6 - เอกสารเกี่ยวกับสภาพแห่งของ

ถ้าจำเป็นต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้า และพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารที่บ่งชี้สภาพแห่งของ บทบัญญัตินี้ไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่การผูกพัน หรือความรับผิดแก่ผู้ขนส่ง

ข้อ 7 – รายละเอียดของใบตราส่งทางอากาศ

1. ให้ผู้ตราส่งจัดทำต้นฉบับใบตราส่งทางอากาศจำนวนสามฉบับ
2. ฉบับที่หนึ่งให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้ ฉบับที่สองให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้ ฉบับที่สามให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้และมอบให้แก่ผู้ตราส่งหลังจากที่ได้รับของแล้ว
3. ลายมือชื่อของผู้ขนส่งและของผู้ตราส่ง อาจพิมพ์หรือประทับตราก็ได้
4. ถ้าผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 8 – การจัดทำเอกสารสำหรับหลายหีบห่อ

ในกรณีที่มีมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

- (เอ) ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน
- (บี) ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน เมื่อได้มีการใช้วิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2

ข้อ 9 – การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องเอกสาร

การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติข้อ 4 ถึง 8 ไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญารับขนนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายแห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 10 – ความรับผิดชอบเกี่ยวกับรายการของเอกสารที่ได้จัดทำ

1. ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งทำในนามของตนได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ตนหรือบุคคลซึ่งทำในนามของตนได้ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อการระบุไว้ในใบรับของหรือเพื่อการระบุไว้ในบันทึกที่ได้เก็บรักษาไว้โดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2 ความที่กล่าวมาข้างต้นให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำในนามของผู้ตราส่ง เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย
2. ผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นๆ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิด เพราะเหตุแห่งความผิดพลาด ความไม่ถูกต้องหรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งทำในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้
3. ภายใต้บังคับบทบัญญัติวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่ง หรือแก่บุคคลอื่นๆ ซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิด เพราะเหตุแห่งความผิดพลาด ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งทำในนามของผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2

ข้อ 11 – คุณค่าแห่งการเป็นพยานหลักฐานของเอกสารที่ได้จัดทำ

1. ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ เป็นพยานหลักฐาน **เบื้องต้น** ของการทำสัญญา การรับของและเงื่อนไขการรับของที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น
2. ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติและการบรรจุของรวมทั้งที่เกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เป็นพยานหลักฐาน **เบื้องต้น** ของข้อเท็จจริงที่แสดงไว้ ข้อความที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ ปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของมัน ได้มีการดำเนินการทั้งสองอย่างคือ ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่งและได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความที่เกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของมัน

ข้อ 12 – สิทธิจัดการกับของ

1. ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ตราส่งในการปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงของผู้ตราส่งตามสัญญารับขน ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ โดยถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือปลายทาง หรือให้ส่งต่อขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ใด ๆ ที่อากาศยานบินลง หรือเรียกให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทางแก่บุคคลอื่นที่มีผู้ใช้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม หรือให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง ผู้ตราส่งต้องไม่ใช้สิทธิในการจัดการนี้ในลักษณะที่จะทำให้เสื่อมเสียแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่นๆ และจะต้องใช้คืนค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดขึ้นจากการใช้สิทธินี้
2. ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งข้างต้น ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน
3. ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งในการจัดการของโดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับที่ส่งมอบให้แก่ผู้ตราส่ง ทั้งนี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ อันอาจเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับนั้น
4. สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งตามข้อสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามข้อ 13 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่สามารถติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิจัดการกับของ

ข้อ 13 - การส่งมอบของ

1. เว้นแต่เมื่อผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิของตนตามข้อ 12 แล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและเมื่อได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้
2. นอกจากจะได้อตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งผู้รับตราส่งทันทีเมื่อของมาถึง
3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันหลังจากวันที่ของนั้นควรจะมาถึงแล้ว ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นได้

ข้อ 14 – การบังคับใช้สิทธิของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่ตนได้รับตามข้อ 12 และ 13 ได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับแล้ว

ข้อ 15 – ความเกี่ยวพันของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งหรือ ความเกี่ยวพันที่มีร่วมกันของบรรดาฝ่ายที่สาม

1. ข้อ 12, 13 และ 14 ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือต่อความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมา ไม่ว่าจะจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง
2. บทบัญญัติแห่งข้อ 12, 13 และ 14 สามารถเปลี่ยนแปลงได้เฉพาะเมื่อระบุข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ข้อ 16 – พิธีการทางศุลกากร ทางการค้าหรือพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่น

1. ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าหรือพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่น ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผนของข้อมูลหรือเอกสารใดๆ เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่ง ของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
2. ผู้ขนส่งไม่มีภาระผูกพันที่จะต้องตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือเอกสารดังกล่าว

หมวด 3

ความรับผิดของผู้ขนส่งและขอบเขตของการชดใช้ความเสียหาย

ข้อ 17 – การตายและการบาดเจ็บของคนโดยสาร – ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน
2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนถูกทำลายหรือการสูญหาย หรือการเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย การสูญหายหรือการเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพหรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งสัมภาระนั้น ในกรณีสัมภาระ

ไม่ลงทะเบียน รวมถึงสิ่งของส่วนตัว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบแปดวัน หลังจากวันที่สัมภาระนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารขอที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นได้
4. นอกจากจะกำหนดเป็นอย่างอื่น ในอนุสัญญานี้ คำว่า “สัมภาระ” หมายความว่ารวมทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน

ข้อ 18 - ความเสียหายแก่ของ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในเหตุการณ์ที่ของถูกทำลายหรือสูญหาย หรือที่ของเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเช่นว่านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ
2. อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการถูกทำลายหรือการสูญหายหรือการเสียหายแก่ของ นั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (เอ) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งของนั้น
- (บี) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้นซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (ซี) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ
- (ดี) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการเข้า การออกหรือการผ่านแดนแห่งของ

3. การรับขนทางอากาศในความหมายในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หมายความว่ารวมถึงช่วงเวลาในระหว่างที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย
4. ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่ขยายรวมไปถึงการรับขนใด ๆ โดยทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ปฏิบัติการนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการรับขนเช่นว่านั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนขึ้น การส่งมอบหรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนตามความมุ่งหมายของความตกลงระหว่างคู่สัญญาให้ทำการรับขนทางอากาศโดยไม่ได้ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ให้ถือว่าการรับขนโดยการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงของการรับขนทางอากาศ

ข้อ 19 - การล่าช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ หรือของ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตน และลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ตน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นว่านั้น

ข้อ 20 – การพ้นจากความรับผิด

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมา ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบนั้นเป็นเหตุหรือมีส่วนให้เกิดความเสียหาย เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุการตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสารโดยบุคคลอื่นที่มีชื่อคนโดยสารนั้น ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเช่นเดียวกัน เพียงเท่าที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของคนโดยสารนั้น ข้อนี้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทั้งปวงในอนุสัญญานี้รวมถึงวรรค 1 ของข้อ 21 ด้วย

ข้อ 21 – ค่าสินไหมทดแทนในกรณีการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร

1. ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17 วรรค 1 ที่ไม่เกิน 100 000[†] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้
2. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17 วรรค 1 ในขอบเขตที่เกิน 100 000[†] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า
 - (เอ) ความเสียหายนั้นไม่ได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ
 - (บี) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของบุคคลที่สาม

ข้อ 22 – จำนวนจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับการล่าช้า สัมภาระและของ

1. ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการล่าช้าตามที่ระบุไว้ในข้อ 19 ในการรับขนคน ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคน ให้จำกัดเพียง 4 150[‡] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน
2. ในการรับขนสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า ให้จำกัดเพียง 1 000[‡] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ ในขณะที่มอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่งคนโดยสารได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

[†] ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่ง ICAO ในฐานะผู้เก็บรักษอนุสัญญาได้ทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด (Limit of liability) ตามข้อ 24 ของอนุสัญญา ซึ่งเป็นการทบทวนครั้งแรก เมื่อปี 2008 (สิ้นสุดปีที่ห้า นับจากวันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ)

[‡] ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[§] ปัจจุบันคือ จำนวน 4 694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[¶] ปัจจุบันคือ จำนวน 1 130 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

3. ในการรับขนของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า ให้จำกัดเพียงจำนวน 17^{††} หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
4. ในกรณีที่มีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้นแก่ของบางส่วนหรือแก่สิ่งใดๆ ที่อยู่ในของนั้น น้ำหนักซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ให้คิดเฉพาะน้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ถ้าการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น กระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่ได้บันทึกไว้โดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในวรรค 2 ของข้อ 4 เมื่อไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของโดยให้ใช้น้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย
5. บทบัญญัติแห่งวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้มีให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทและรู้อยู่ว่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน
6. จำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดในข้อ 21 และในข้อนี้ไม่ยั้งยั้งกาลในการพิพากษาให้เพิ่มเติมในค่าธรรมเนียมศาล และค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินคดีที่โจทก์ต้องเสียไปทั้งหมดหรือบางส่วนพร้อมทั้งดอกเบี้ย ตามที่กำหนดในกฎหมายของรัฐ บทบัญญัติที่กล่าวข้างต้นแล้วไม่ใช้บังคับ ถ้าในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้ โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินคดี ไม่เกินจำนวนที่ผู้ขนส่งได้เสนอเป็นหนังสือต่อโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ถ้าได้ฟ้องคดีหลังจากช่วงระยะเวลาดังกล่าว

ข้อ 23 - การปริวรรตหน่วยเงินตรา

1. จำนวนที่กำหนดไว้ในรูปของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินในอนุสัญญานี้ให้ถือว่าเป็นการกล่าวถึงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนด ในกรณีที่มีการดำเนินคดี การปริวรรตจำนวนดังกล่าวให้เป็นสกุลเงินตราของชาติ ให้ทำโดยใช้มูลค่าของสกุลเงินตรานั้นในหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ณ วันพิพากษาคดี มูลค่าของสกุลเงินตราของชาติในรูปหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของรัฐภาคีที่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้คำนวณตามวิธีกำหนดมูลค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้สำหรับการดำเนินการและธุรกรรมของกองทุน ที่มีผลใช้บังคับ ณ วันพิพากษาคดี มูลค่าของสกุลเงินตราของชาติในรูปหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของรัฐภาคีที่ไม่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้คำนวณตามวิธีที่รัฐภาคีนั้นกำหนด
2. อย่างไรก็ตาม บรรดารัฐภาคีที่ไม่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศและกฎหมายของตนไม่อนุญาติให้ใช้บทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ได้ อาจประกาศ ณ เวลาที่ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติหรือ ณ เวลาใด ๆ หลังจากนั้นว่าในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในข้อ 21 ให้กำหนดอยู่ที่จำนวน 1 500 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสาร

^{††} ปัจจุบันคือ จำนวน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในการดำเนินคดีในอาณาเขตของตน 62 500 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 1 ของข้อ 22 15 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 2 ของข้อ 22 และ 250 หน่วยเงินตราต่ออีกโลกริมในกรณีตามวรรค 3 ของข้อ 22 หน่วยเงินตรานี้เทียบเท่ากับทองคำจำนวนหกสิบห้ากิโลกรัมโดยมีความบริสุทธิ์เก้าร้อยส่วนในหนึ่งพันส่วน จำนวนทั้งหลายนี้อาจปรีวรรตเป็นเงินตราสกุลของชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การปรีวรรตจำนวนทั้งหลายนี้ให้เป็นเงินตราสกุลของชาติจะต้องกระทำตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

3. การคำนวณที่กล่าวมาแล้วในประโยคสุดท้ายของวรรค 1 ของข้อนี้และวิธีการปรีวรรตที่กล่าวมาแล้วในวรรค 2 ของข้อนี้ ให้กระทำในลักษณะที่แสดงในสกุลเงินตราของรัฐภาคีในมูลค่าแท้จริงเดียวกับจำนวนในข้อ 21 และ ข้อ 22 เท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะเป็นผลลัพธ์มาจากการใช้บังคับแห่งสามประโยคแรกของวรรค 1 ของข้อนี้ รัฐภาคีจะต้องแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาถึงวิธีการคำนวณตามวรรค 1 ของข้อนี้ หรือผลลัพธ์ของการปรีวรรตในวรรค 2 ของข้อนี้แล้วแต่กรณี เมื่อมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารอนุสัญญานี้ และเมื่อใดก็ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงการคำนวณหรือการปรีวรรต

ข้อ 24 - การทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดชอบ

1. โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อบัญญัติข้อ 25 แห่งอนุสัญญานี้และภายใต้บังคับของวรรค 2 ข้างล่างนี้ การจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดในข้อ 21, 22 และ 23 ให้ทบทวนโดยผู้เก็บรักษาอนุสัญญาทุกกรอบระยะเวลาห้าปี การทบทวนดังกล่าวครั้งแรกให้กระทำเมื่อสิ้นสุดปีที่ห้านับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ หรือถ้าอนุสัญญาไม่มีผลใช้บังคับภายในห้าปีจากวันที่เปิดให้ลงนามเป็นครั้งแรก ให้กระทำภายในปีแรกที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับโดยอ้างถึงปัจจัยเงินเพื่อซึ่งเทียบเท่ากับอัตราเงินเพื่อสะสมตั้งแต่การทบทวนครั้งก่อนหรือเมื่อขณะแรกตั้งแต่วันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ การวัดอัตราเงินเพื่อที่จะใช้ในการกำหนดปัจจัยเงินเพื่อให้ใช้ค่าเฉลี่ยของอัตราการเพิ่มหรือลดรายปีในดัชนีราคาผู้บริโภคของรัฐซึ่งเงินตราสกุลของชาติที่ประกอบเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินที่กล่าวในวรรค 1 ของข้อ 23

2. ถ้าการทบทวนดังกล่าวถึงในวรรคก่อนสรุปว่า ปัจจัยเงินเพื่อเกินร้อยละ 10 ให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาแจ้งรัฐภาคีถึงการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดชอบ การทบทวนใด ๆ เช่นว่านั้นให้มีผลใช้บังคับหกเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาไปยังรัฐภาคี ถ้าภายในสามเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาไปยังรัฐภาคี รัฐภาคีส่วนใหญ่ได้แจ้งเป็นหลักฐานว่าไม่เห็นชอบด้วย การทบทวนนั้นไม่มีผลบังคับและให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญานำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมรัฐภาคีให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาแจ้งไปยังรัฐภาคีทั้งปวงทันทีถึงการแก้ไขใด ๆ ที่มีผลบังคับ

3. ถึงแม้จะมีวรรค 1 ของข้อนี้ก็ตาม กระบวนการที่กล่าวถึงในวรรค 2 ของข้อนี้ให้ใช้บังคับ ณ เวลาใดๆ ที่รัฐภาคีหนึ่งในสามได้แสดงความปรารถนาที่จะทำการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดชอบโดยมีเงื่อนไขว่าปัจจัยเงินเพื่อที่กล่าวถึงในวรรค 1 เกินร้อยละ 30 นับแต่การแก้ไขครั้งก่อน หรือนับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับถ้าไม่มีการแก้ไขมาก่อน การทบทวนครั้งต่อ ๆ มาซึ่งใช้กระบวนการที่กำหนดในวรรค 1 ของข้อนี้จะต้องกระทำทุกกรอบระยะเวลาห้าปีเริ่มตั้งแต่เมื่อสิ้นสุดปีที่ห้าหลังจากวันที่มีการทบทวนภายใต้วรรคนี้

ข้อ 25 - การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบ

ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญารับขนอยู่ใต้บังคับจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่สูงกว่าที่กำหนดในอนุสัญญานี้ หรือไม่จำกัดจำนวนความรับผิดชอบเลยก็ได้

ข้อ 26 – โฆษณกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่อนุสัญญานี้ไว้ ย่อมเป็นโฆษณา แต่ความเป็นโฆษณาของข้อกำหนดใด ๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโฆษณา ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาที่ยังคงอยู่ ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

ข้อ 27 - เสรีภาพที่จะทำสัญญา

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ ยับยั้งผู้ขนส่งในการปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือการสละข้อต่อสู้ใด ๆ ที่มีอยู่ตามอนุสัญญานี้ หรือการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งไม่ขัดกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

ข้อ 28 – การจ่ายเงินล่วงหน้า

ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ถ้าได้กำหนดไว้โดยกฎหมายภายในของรัฐของผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าโดยไม่ล่าช้าแก่บุคคลธรรมดาคนหนึ่งหรือหลายคนหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลเช่นว่านั้น การจ่ายเงินล่วงหน้าเช่นว่านั้น ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่ง และอาจนำมาหักออกจากจำนวนใด ๆ ที่ผู้ขนส่งจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

ข้อ 29 – มูลแห่งการเรียกร้อง

ในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ การฟ้องคดีใดๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ไม่ว่าจะมูลอย่างไร ไม่ว่าภายใต้อนุสัญญานี้หรือโดยสัญญาหรือโดยละเมิดหรือโดยประการอื่น สามารถฟ้องได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ โดยไม่เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่าผู้ใดเป็นบุคคลผู้มีสิทธิฟ้องคดีและสิทธิของแต่ละบุคคลนั้นจะเป็นประการใด ในการฟ้องคดีเช่นว่านั้นจะไม่ได้รับค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ หรือค่าเสียหายที่เป็นตัวอย่าง หรือค่าเสียหายอื่นที่ไม่อาจได้รับการชดเชย

ข้อ 30 – ลูกจ้าง ตัวแทน – การเรียกร้องร่วมกัน

1. ถ้ามีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายซึ่งเกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นพิสูจน์ได้ว่าพวกเขาได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของพวกเขา ลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้น มีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างภายใต้อนุสัญญานี้
2. จำนวนรวมที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง จากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีเช่นว่านั้น ต้องไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดที่ได้กล่าวไว้
3. เว้นแต่ในกรณีการรับขนของ บทบัญญัติแห่งวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ ไม่ใช่บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ซึ่งได้กระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทและรู้อยู่ว่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น

ข้อ 31 – กำหนดเวลาแจ้งการหักหัวง

1. การรับมอบโดยบุคคลผู้มีสิทธิรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือของโดยไม่มีการหักหัวง ย่อมเป็น พยานหลักฐานเบื้องต้น ว่าสัมภาระลงทะเลเบียนหรือของได้มีการส่งมอบในสภาพดีและตรงตามเอกสารการรับขนหรือตามบันทึกโดยวิธีอื่นตามวรรค 2 ของข้อ 3 และวรรค 2 ของข้อ 4
2. ในกรณีที่มีความเสียหาย บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบต้องหักหัวงต่อผู้ขนส่งโดยพลันหลังจากที่พบความเสียหายนั้น และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีสัมภาระลงทะเลเบียน และสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีของในกรณีล่าช้า การหักหัวงต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระหรือของนั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับ
3. การหักหัวงทุกกรณีต้องทำเป็นหนังสือและให้ไว้หรือส่งออกไปภายในระยะเวลาที่กล่าวมา
4. ถ้าไม่มีการหักหัวงภายในระยะเวลาที่กล่าวมา จะฟ้องคดีผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่เป็นกรณีกมลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

ข้อ 32 - ความตายของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ

ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาฯ นี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย

ข้อ 33 – เขตอำนาจศาล

1. การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายต้องฟ้องต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือภูมิสำเนาของผู้ขนส่งหรือเหนือสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือเหนือสถานที่ประกอบธุรกิจของผู้ขนส่งซึ่งได้มีการทำสัญญา หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือถิ่นปลายทาง ตามแต่โจทก์จะเลือก
2. ในกรณีความเสียหายเป็นผลมาจากความตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร การฟ้องคดีอาจฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งที่กล่าวมาในวรรค 1 ของข้อนี้ หรือในอาณาเขตของรัฐภาคีซึ่งในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวร และผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของตนเอง หรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และซึ่งผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารทางอากาศจากสถานที่ที่ตนเองหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของวรรค 2
 - (เอ) “ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายถึง ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและเกี่ยวกับข้อกำหนดในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ นอกจากข้อตกลงตั้งตัวแทน
 - (บี) “ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายถึง ที่อาศัยประจำที่และแน่นอนแห่งเดียวของคนโดยสาร ณ เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ สัญชาติของคนโดยสารไม่เป็นปัจจัยในการกำหนดเรื่องนี้
4. ปัญหาในเรื่องกระบวนการพิจารณา ให้บังคับตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น

ข้อ 34 – การอนุญาตตุลาการ

1. ภายใต้บังคับบทบัญญัติของข้อนี้ คู่สัญญาในสัญญารับขนของอาจกำหนดว่าการระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้สัญญานี้ ให้ระงับโดยการอนุญาตตุลาการ ความตกลงเช่นว่าจะต้องทำเป็นหนังสือ
2. การพิจารณาของอนุญาตตุลาการ ให้ทำภายในเขตอำนาจศาลหนึ่งศาลใดที่กล่าวในข้อ 33 ตามแต่ผู้เรียกร้องจะเลือก
3. ให้อนุญาตตุลาการหรือคณะอนุญาตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งสัญญานี้
4. บทบัญญัติในวรรค 2 และวรรค 3 ของข้อนี้ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาตตุลาการ และข้อกำหนดใด ๆ ในข้อความหรือข้อตกลงเช่นว่านั้นซึ่งขัดกับบทที่กล่าวมาย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 35 – การจำกัดการฟ้องคดี

1. สิทธิในค่าเสียหายเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่มาถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง
2. วิธีการคำนวณระยะเวลาดังกล่าว ให้คำนวณตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น

ข้อ 36 – การรับขนต่อเนื่องกัน

1. ในกรณีของการรับขนที่จะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกันและเข้าข่ายคำนิยามที่กำหนดในวรรค 3 ของข้อ 1 ให้ผู้ขนส่งแต่ละรายซึ่งรับคนโดยสาร สัมภาระหรือของอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์ที่อนุสัญญานี้กำหนด และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนเท่าที่สัญญานั้นเกี่ยวกับช่วงของการรับขนซึ่งปฏิบัติการภายใต้การควบคุมดูแลของตน
2. ในกรณีของการรับขนในลักษณะนี้ คนโดยสารหรือบุคคลใดๆ ที่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น สามารถฟ้องคดีได้เฉพาะต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการล่าช้าอันได้เกิดขึ้นแล้วแต่จะมีความตกลงกันโดยแจ้งชัดว่าผู้ขนส่งทอดแรกเข้ารับผิดตลอดการเดินทาง
3. ในกรณีสัมภาระหรือของ คนโดยสารหรือผู้ตราส่งยอมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดแรก และคนโดยสารหรือผู้รับตราส่งซึ่งมีสิทธิรับสัมภาระหรือของยอมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และนอกจากนั้น คนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง อาจฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่การถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นยอมต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร หรือต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

ข้อ 37 – สิทธิไล่เบี้ยต่อฝ่ายที่สาม

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ทำให้เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นหรือไม่

หมวด 4

การรับขนร่วมกัน

ข้อ 38 – การรับขนร่วมกัน

1. ในกรณีของการรับขนร่วมกันที่ปฏิบัติการโดยส่วนหนึ่งของเส้นทางโดยทางอากาศ และส่วนอื่นของเส้นทางโดยการรับขนโดยแบบอื่น ภายใต้บังคับวรรค 4 ของข้อ 18 ให้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ใช้บังคับเฉพาะแก่การรับขนทางอากาศโดยมีเงื่อนไขว่าการรับขนทางอากาศนั้นเข้าข่ายข้อกำหนดของข้อ 1
2. ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ที่ยับยั้งคู่สัญญาในกรณีของการรับขนร่วมกัน ในการระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ เว้นแต่ได้มีการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ

หมวด 5

การรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 39 - ผู้ขนส่งตามสัญญา – ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

บทบัญญัติของหมวดนี้ ใช้บังคับเมื่อมีบุคคลคนหนึ่ง (ต่อไปในที่นี้เรียกว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา”) ในฐานะตัวการทำสัญญา รับขนซึ่งอยู่ในบังคับอนุสัญญานี้ กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง หรือกับผู้ทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง และบุคคลอื่น (ต่อไปในที่นี้เรียกว่า “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง”) ปฏิบัติการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา รับขนทั้งหมดหรือบางส่วนของเส้นทาง แต่ไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกันตามความหมายแห่งอนุสัญญานี้ ให้สันนิษฐานไว้มีอำนาจเช่นนั้น ในกรณีที่ไม่มี การพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ข้อ 40 - ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงแต่ละคน

ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงปฏิบัติการรับขนทั้งหมดหรือบางส่วนของเส้นทางซึ่ง ตามสัญญาที่อ้างถึงในข้อ 39 ซึ่งอยู่ในบังคับอนุสัญญานี้ ให้ทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญาสำหรับการรับขนทั้งหมดของเส้นทางที่กำหนดไว้ในสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงสำหรับการรับขนบางส่วน of เส้นทางที่ตนปฏิบัติการ

ข้อ 41 – ความรับผิดชอบร่วมกัน

1. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

2. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนส่งซึ่งปฏิบัติการโดย ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย อย่างไรก็ตาม ไม่มีการกระทำหรือการละเว้นการกระทำเช่นนั้น ที่จะทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่อ้างถึงในข้อ 21, ข้อ 22, ข้อ 23 และข้อ 24 ความตกลงพิเศษใดๆ ที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกจากที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ หรือการสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ใดๆ ตามที่อนุสัญญานี้ให้ไว้ หรือการบอกกล่าวใด ๆ ว่าเป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามข้อ 22 ไม่มีผลต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

ข้อ 42 – ผู้รับการหักทวงและการสั่ง

การหักทวงใด ๆ ที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือการสั่งที่ต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามอนุสัญญานี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะมาถึงผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม การสั่งที่อ้างถึงในข้อ 12 จะมีผลก็ต่อเมื่อคำสั่งนั้นมีถึงผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 43 – ลูกจ้างและตัวแทน

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนใด ๆ ของผู้ขนส่งนั้นหรือของผู้ขนส่งตามสัญญาพิสูจน์ได้ว่า พวกเขาได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของพวกเขา ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบซึ่งใช้บังคับตามอนุสัญญานี้ กับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าพวกเขาเหล่านั้นได้กระทำไปในลักษณะที่ไม่อาจอ้างจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้

ข้อ 44 – จำนวนรวมของค่าเสียหาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง จำนวนรวมที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและผู้ขนส่งตามสัญญา และจากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของบุคคลเหล่านั้น จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่อาจให้ได้ตามที่อนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่บุคคลที่กล่าวมาไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในจำนวนที่เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่ใช้บังคับกับบุคคลนั้นแต่ละคน

ข้อ 45 – ผู้รับการเรียกร้อง

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายอาจฟ้องต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา หรือต่อทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันตามแต่โจทก์จะเลือก ถ้าได้มีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียวในผู้ขนส่งเหล่านั้น ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิให้เรียกผู้ขนส่งอื่นเข้ามาในคดีได้ กระบวนพิจารณาและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ 46 - เขตอำนาจศาลเพิ่มเติม

การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 45 ต้องฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลใดศาลหนึ่งที่อาจฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 33 หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือสถานที่ที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ตามแต่โจทก์จะเลือก

ข้อ 47 - โฆษะกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใดๆ ในสัญญาที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับตามหมวดนี้ ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดใดๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาทั้งหมดเป็นโมฆะ ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาที่ยังคงอยู่ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติของหมวดนี้

ข้อ 48 - ความเกี่ยวพันที่มีระหว่างกันของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในข้อ 45 ไม่มีบทบัญญัติใดในหมวดนี้กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน รวมถึงสิทธิไล่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใดๆ

หมวด 6

บทบัญญัติอื่นๆ

ข้อ 49 - การบังคับใช้กฎเกณฑ์อันพึงบังคับ

ข้อกำหนดใดๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและข้อตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะละเมิดต่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะโดยการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับ หรือโดยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 50 - การประกันภัย

รัฐภาคีต้องเรียกให้ผู้ขนส่งของตนคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ รัฐภาคีอาจเรียกให้ผู้ขนส่งที่ดำเนินการเข้ามาในรัฐนั้น ส่งพยานหลักฐานว่าผู้ขนส่งคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้

ข้อ 51 – การรับขันทึ่กระทำในสถานการณ์พิเศษ

บทบัญญัติข้อ 3 ถึงข้อ 5 ข้อ 7 และข้อ 8 ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขันทึ่ ไม่ใช่บังคับแก่การรับขันทึ่กระทำในสถานการณ์พิเศษนอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่ง

ข้อ 52 – นิยามของวัน

คำว่า “วัน” เมื่อใช้ในอนุสัญญานี้ หมายความว่า วันตามปฏิทินมิใช่วันทำการ

หมวด 7

บทบัญญัติสุดท้าย

ข้อ 53 - การลงนาม การให้สัตยาบันและการมีผลใช้บังคับ

1. อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อครั้งที่รัฐนั้น ๆ เข้าร่วมในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออลตั้งแต่วันที่ 10 ถึง 28 พฤษภาคม 1999 หลังจากวันที่ 28 พฤษภาคม 1999 อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐทั้งปวงลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมืองมอนทรีออล จนกว่าอนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับตามวรรค 6 ของข้อนี้
2. อนุสัญญานี้เปิดให้องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคลงนามเช่นเดียวกันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ “องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค” หมายถึง องค์การใดๆ ที่ประกอบขึ้นโดยรัฐเอกราชแห่งภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งซึ่งมีอำนาจในบางเรื่องที้อนุสัญญานี้ใช้บังคับและได้รับการมอบอำนาจอย่างถูกต้องเพื่อลงนามและเพื่อให้สัตยาบัน ยอมรับ รับรองหรือภาคยานุวัติต่ออนุสัญญานี้ การอ้างถึง “รัฐภาคี” หรือ “บรรดารัฐภาคี” ในอนุสัญญานี้ใช้บังคับโดยดุษเดียวกันแก่องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค เว้นแต่ในวรรค 2 ของข้อ 1, วรรค 1 (บี) ของข้อ 3, วรรค (บี) ของข้อ 5, ข้อ 23, ข้อ 33, ข้อ 46 และวรรค (บี) ของข้อ 57 เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งข้อ 24 การอ้างถึง “รัฐภาคีส่วนใหญ่” และ “รัฐภาคีหนึ่งในสาม” ไม่ใช่บังคับแก่องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค
3. อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบันโดยรัฐและโดยองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญานี้
4. รัฐหรือองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคใดๆ ซึ่งมีได้ลงนามในอนุสัญญานี้ อาจยอมรับ รับรองหรือภาคยานุวัติต่ออนุสัญญานี้ ณ เวลาใด ๆ ก็ได้
5. สัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้รับมอบหมายในที่นี้ให้เป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
6. อนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับระหว่างรัฐซึ่งได้มอบไว้ซึ่งสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือ

ภาคยานุวัติสารที่สามสิบกับผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตราสารที่มอบไว้โดยองค์การการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะไม่นำมานับเพื่อความมุ่งประสงค์ของวรรคนี้

7. สำหรับรัฐอื่นและองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคอื่น ๆ อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสาร
8. ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาต้องบอกกล่าวไปยังบรรดารัฐผู้ลงนามและบรรดารัฐภาคีโดยพลัน ถึง
 - (เอ) การลงนามในอนุสัญญานี้แต่ละครั้งและวันที่ลงนามนั้น
 - (บี) การมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารแต่ละครั้งและวันที่มอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารนั้น
 - (ซี) วันที่อนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ
 - (ดี) วันที่การแก้ไขจำนวนจำกัดความรับผิดชอบซึ่งกำหนดภายใต้อนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ
 - (อี) การบอกเลิกใด ๆ ภายใต้ข้อ 54

ข้อ 54 – การบอกเลิก

1. รัฐภาคีใด ๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้โดยการแจ้งเป็นหนังสือถึงผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อวันที่หนึ่งร้อยแปดสิบหลังจากวันที่ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้รับหนังสือแจ้ง

ข้อ 55 – ความเกี่ยวข้องกับตราสารอนุสัญญาออร์ซออื่น

อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเหนือกว่ากฎเกณฑ์ใด ๆ ซึ่งบังคับใช้กับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

1. ระหว่างรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ โดยอำนาจแห่งรัฐเหล่านั้นซึ่งเป็นภาคีร่วมกันใน
 - (เอ) อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า อนุสัญญาออร์ซอ)
 - (บี) พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารเฮก)
 - (ซี) อนุสัญญาเพิ่มเติมเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ลงนาม ณ เมืองกวาดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 1961 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า อนุสัญญากวาดาลาฮารา)
 - (ดี) พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 ลงนาม ณ กรุงกัวเตมาลาซิตี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 1971 (ต่อไปในนี้ เรียกว่า พิธีสารกัวเตมาลาซิตี)

- (อี) พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ถึง 3 และ พิธีสารมอนตรียอลฉบับที่ 4 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งแก้ไขโดย พิธีสารกรุงเฮก หรืออนุสัญญาออร์ซอทั้งซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮกและพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ลงนาม ณ เมืองมอนตรียอล เมื่อวันที่ 25 กันยายน 1975 (ต่อไปในนี้ เรียกว่า พิธีสารมอนตรียอล) หรือ
2. ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีใดภาคีหนึ่งแห่งอนุสัญญานี้โดยอำนาจที่รัฐนั้นเป็นภาคีในตราสารหนึ่งตราสารใด ดังกล่าวไว้ในอนุวรรค (เอ) ถึง (อี) ข้างต้น

ข้อ 56 - รัฐซึ่งมีระบบกฎหมายมากกว่าหนึ่งระบบ

1. ถ้ารัฐหนึ่งมีหน่วยดินแดนสองหน่วยดินแดนหรือมากกว่าซึ่งใช้บังคับกฎหมายต่างระบบกันเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ที่ กำหนดโดยอนุสัญญานี้ รัฐนั้นอาจประกาศ ณ เวลาที่ลงนาม ให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบหรือ ภาควานูวัติว่าอนุสัญญานี้จะครอบคลุมตลอดหน่วยดินแดนของตนหรือเพียงในหนึ่งหน่วยดินแดนหรือมากกว่าและอาจ แก้ไขเปลี่ยนแปลงประกาศนี้โดยการมอบคำประกาศอีกฉบับหนึ่ง ณ เวลาใด ๆ ก็ได้
2. คำประกาศดังกล่าวใด ๆ ต้องบอกกล่าวไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาและต้องแจ้งหน่วยดินแดนที่อนุสัญญานี้ใช้ บังคับโดยชัดแจ้ง
3. เกี่ยวกับรัฐภาคีซึ่งได้ทำคำประกาศดังกล่าวแล้ว
 - (เอ) การกล่าวถึงในข้อ 23 ในเรื่อง “เงินตราสกุลของชาติ” จะต้องตีความโดยอ้างถึงสกุลเงินตราของหน่วย ดินแดนที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น และ
 - (บี) การกล่าวถึงในข้อ 28 ในเรื่อง “กฎหมายภายใน” จะต้องตีความโดยอ้างถึงกฎหมายของหน่วยดินแดน ที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น

ข้อ 57 - ข้อสงวน

อนุสัญญานี้ไม่อาจทำข้อสงวนได้ เว้นแต่รัฐภาคีอาจประกาศ ณ เวลาใดๆ โดยทำหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญา ว่าอนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับ

(เอ) การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยรัฐภาคีตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ ทางการค้า ในฐานะที่เป็นรัฐเอกราช และ/หรือ

(บี) การรับขนคนโดยสาร ของหรือสัมภาระ สำหรับราชการทหารของรัฐ โดยอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคี หรืออากาศยานที่รัฐภาคีนั้นเข้ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานได้สงวนไว้โดยหรือสงวนไว้ในนามของราชการทหาร ดังกล่าว

ในประจักษ์พยานของ ผู้แทนมีอำนาจเต็มซึ่งได้รับมอบหมายโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำ ณ เมืองมอนตร็อล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม คริสต์ศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยเก้าสิบเก้า ในภาษาอังกฤษ ภาษาอาหรับ ภาษาจีน ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซียและภาษาสเปน ทุกตัวบทเป็นต้นฉบับเท่าเทียมกัน อนุสัญญานี้จะคงเก็บรักษาไว้ในบรรณสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและผู้เก็บรักษาอนุสัญญาจะต้องส่งสำเนาอนุสัญญาที่รับรองความถูกต้องไปยังรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาวอร์ซอ พิธีสารเฮก อนุสัญญากวาดาลาฮารา พิธีสารกรุงกัวเตมาลาซิตี และพิธีสารมอนตร็อล

ระบบความรับผิดชอบในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ*

บทนำ

1. ความเป็นมาและสภาพปัญหา

การขนส่งทางอากาศถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น บทบาทของการขนส่งทางอากาศนับวันจะยิ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ปัจจุบันพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีได้ส่งผลให้อากาศยานมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น ทำให้สามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวนมากจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้ภายในระยะเวลาที่สั้นลงกว่าในอดีต แม้ว่าเทคโนโลยีทางการบินและระบบนำร่องจะได้รับการพัฒนาไปมากเพียงใดก็ตาม แต่ก็ไม่ได้เป็นหลักประกันว่าอุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศจะไม่เกิดขึ้น เพราะอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ทุกสถานที่ในโลก และผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวอาจเป็นคนชาติใดๆก็ได้

อุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สามจำนวนมาก โดยมีระดับความรุนแรงของความเสียหายแตกต่างกันไป หากความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดจากการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ การเรียกร้องค่าชดเชยสำหรับความเสียหายดังกล่าว อาจนำกฎหมายภายในของประเทศที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ได้โดยตรง จึงไม่ก่อให้เกิดความยุ่งยากมากนัก แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องในสัญญาการบิน ไม่ว่าจะเป็นสายการบิน หรือผู้โดยสาร ซึ่งมาจากหลายประเทศอันมีระบบกฎหมายแตกต่างกันออกไป เป็นผลให้การเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบินของผู้โดยสารแต่ละคนแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดมาปรับใช้กับแต่ละกรณี ดังนั้น ในหลายครั้งจึงพบว่าผู้โดยสารที่โดยสารบนเครื่องบินลำเดียวกัน ได้รับการชดเชยค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่เท่ากันซึ่งก่อให้เกิดปัญหาสำคัญซึ่ง

*ที่มา : งานเอกสารทางวิชาการของ ดวงใจ สีนุสังข์ หลักสูตร “ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง” วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม

¹ <http://www.news.mot.go.th/mote/portal/graph/index7.asp> สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง

เป็นปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศว่าควรจะมีขอบเขตและหลักเกณฑ์อย่างไร นอกจากนี้ยังรวมไปถึงเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศอีกด้วย

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น จึงเกิดความพยายามที่จะวางหลักเกณฑ์ที่เป็นสากล เพื่อให้มีการยึดถือปฏิบัติเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้แทนกฎหมายในเรื่องดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ปัญหาดังกล่าวได้มีการหารือกันอย่างจริงจังครั้งแรกในปี ค.ศ.1929 เมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (อนุสัญญาออร์ซอ 1929)² ขึ้นในเดือนตุลาคมในปีเดียวกันนั่นเอง อนุสัญญาดังกล่าวนี้นับว่ามีวัตถุประสงค์ประการสำคัญเพื่อให้บรรลุถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและเอกสารสำหรับการรับขน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่ขัดกันเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศ และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การประกอบธุรกิจระหว่างประเทศต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้น อนุสัญญาออร์ซอ 1929 จึงได้วางกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รูปแบบของเอกสารการรับขนต่างๆ ซึ่งรวมถึงใบตราส่งทางอากาศสำหรับกรณีรับขนสินค้า และบัตรโดยสารสำหรับกรณีรับขนคนโดยสาร ให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน เพื่อเป็นประกันว่าทั้งผู้โดยสารและสายการบินจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับเดียวกัน ทั้งนี้ เพื่อขจัดปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขัดกันของกฎหมายของแต่ละประเทศ

เนื่องจากอุตสาหกรรมการรับขนทางอากาศมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว อนุสัญญาออร์ซอ 1929 จึงได้ถูกแก้ไขอีกหลายครั้งในเวลาต่อมา โดยการแก้ไขดังกล่าวได้จัดทำเป็นความตกลงและพิธีสารต่างๆ เช่น พิธีสารเฮก 1955³ และอนุสัญญากัวดาลาฮารา 1961⁴ นอกจากการแก้ไขตามความตกลงหลักทั้งสองฉบับดังกล่าวแล้ว ยังมีการแก้ไขตามเอกสารอื่นๆ อีก ได้แก่

² Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929.

³ Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at the Hague on 28 September 1955.

⁴ Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by A Person Other Than The Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961.

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1⁵ ฉบับที่ 2⁶ ฉบับที่ 3⁷ และพิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 4⁸ ทั้งนี้ในจำนวนเอกสารพิธีสารเพิ่มเติมทั้ง 4 ฉบับดังกล่าว มีเพียงพิธีสารเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 นี้ทำที่กัวเตมาลาซิตีเท่านั้น ที่ไม่มีผลบังคับใช้ พิธีสารกัวเตมาลาซิตี 1971 ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นพิธีสารที่มุ่งปรับปรุงกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาออร์ซอ 1929 ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับชดเชยโดยสารเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นข้อบกพร่องหลักของอนุสัญญาออร์ซอ 1929 ในขณะนั้น เนื้อหาส่วนหนึ่งของพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ประกอบด้วยการเสนอให้ใช้คำว่า “event” แทนคำว่า “accident” ซึ่งเป็นคำที่ใช้ในอนุสัญญาออร์ซอ 1929 และเป็นคำที่มีความหมายเคร่งครัดมากกว่า และให้ใช้คำว่า “personal damage” แทนคำว่า “physical damage” ซึ่งเป็นคำที่ใช้ในอนุสัญญาออร์ซอ 1929 เช่นกัน ทั้งนี้ การแก้ไขดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบออร์ซอ เนื่องจากพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 นี้ไม่มีผลบังคับใช้แต่อย่างใด

ข้อบกพร่องประการสำคัญประการหนึ่งของอนุสัญญาออร์ซอ 1929 คือ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในจำนวนเงินที่ต่ำมาก ทั้งนี้ เนื่องจากระบบความรับผิดในขณะนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งอยู่ในช่วงก่อร่างสร้างตัว และยังคงมีสถานะการเงินที่ไม่มั่นคงนัก แม้ว่าพิธีสารเฮก 1955 จะพยายามแก้ปัญหาเรื่องการจำกัดความรับผิดดังกล่าว โดยการเพิ่มจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดขึ้นเป็นสองเท่าจากเดิม แต่จำนวนเงินดังกล่าวก็ยังคงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในขณะนั้น จึงทำให้ในช่วงเวลาต่อมาได้มีการดำเนินการต่างๆภายนอกกรอบของระบบอนุสัญญาออร์ซอ เพื่อจะเพิ่มจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้บริการรับชดเชย ได้แก่ ความตกลง มอนทรีออล 1966⁹

⁵ Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975.

⁶ Additional Protocol No.2 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 Protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975.

⁷ Additional Protocol No.3 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 and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975.

⁸ Additional Protocol No.3 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, signed at Montreal on 25 September 1975

⁹ Agreement Relating to Liability Limitation of the Warsaw Convention and the Hague Protocol, Agreement-CAB No.18900, Order E-23680, 13 May 1966 (Docket 17325)

ข้อริเริ่มของญี่ปุ่น 1992 ความตกลงไอเอทีเอ-กัวลาลัมเปอร์ 1995¹⁰ และข้อบังคับสภาแห่งสหภาพยุโรป 1997¹¹ โดยความตกลงสามฉบับหลังนี้ได้ก่อตั้งระบบความรับผิดสองชั้นขึ้น ซึ่งเป็นระบบที่บังคับใช้ระบบความรับผิดแบบเคร่งครัด หรือ Strict Liability System ในขั้นแรกสำหรับจำนวนค่าชดเชยตามที่จำกัดความรับผิดไว้แล้วจึงปรับใช้ระบบความรับผิดตามฐานความผิด หรือ Fault Based Liability Compensation System สำหรับจำนวนค่าชดเชยที่เกินจากนั้น

จะเห็นได้ชัดว่า การที่มีพิธีสารและเอกสารทางกฎหมายต่างๆ ออกมาเพื่อมีผลปรับปรุงอนุสัญญาออร์ซอ 1929 นั้น มีผลทำให้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเกิดความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ยิ่งไปกว่านั้นประเทศภาคีของอนุสัญญาออร์ซอ 1929 ไม่ได้เข้าร่วมลงนามและให้สัตยาบันพิธีสารหรือเอกสารทางกฎหมายต่างๆครบทุกประเทศ ดังนั้น เอกสารทางกฎหมายแต่ละฉบับของระบบออร์ซอ จึงมีผลบังคับใช้ต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งส่งผลให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้

หากไม่คำนึงถึงความซับซ้อนความล้าสมัยของอนุสัญญาออร์ซอ 1929 และเอกสารแก้ไขทั้งหลายถือได้ว่าระบบออร์ซอเป็นกฎหมายอากาศที่ได้รับการยอมรับเป็นที่แพร่หลาย เพราะมีประเทศต่างๆทั่วโลกถึง 150 ประเทศ เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ 1929 และมี 133 ประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอที่ได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารเฮก 1955 อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเป็นเพียงหนึ่งในจำนวนไม่กี่ประเทศที่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใดๆในระบบออร์ซอเลย

เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2542 ได้มีการจัดประชุมขึ้นที่สำนักงานใหญ่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในเมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และได้มีการหารือเกี่ยวกับการจัดทำร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ในการประชุมดังกล่าว ซึ่งได้แก่ อนุสัญญามอนทรีออล 1999¹² ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่รวมระบบออร์ซอทั้งระบบเข้าด้วยกัน สหรัฐอเมริกาได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2546 โดยสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ 30 ที่ให้สัตยาบัน ซึ่งเป็นผลให้อนุสัญญามอนทรีออลมีผลบังคับใช้หลังจากนั้น 60 วัน

¹⁰ ATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability, adopted at Kuala Lumpur on 31 October 1995.

¹¹ Council Regulation (EC) No2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accident, OJ L 285/2 17.10.97

¹² Convention for the Unification of Certain Rules of International Carriage by Air, 28 May 1999.

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

1. ลักษณะของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีความสำคัญยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม มีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิต เป็นผลให้พัฒนาการของการขนส่งทางอากาศของทุกประเทศทั่วโลกเจริญก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ในอดีต การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมิได้มีกฎหมายหลักระเบียบ หรือ ข้อบังคับใดๆ ที่วางข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศไว้เลย สิทธิของคนโดยสาร ตลอดจนเจ้าของสินค้า และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศเป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทั่วไป ซึ่งพัฒนามาจากสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและทางทะเล โดยสภาพแห่งความเป็นจริงแล้ว การขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ ย่อมมีข้อแตกต่างกันเสมอ และความแตกต่างเหล่านี้เองที่ก่อให้เกิดปัญหาขึ้น เช่น การพิจารณาว่าใครคือผู้ขนส่ง ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีเพียงใด เป็นต้น

จากสภาวะดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ขนส่งทั้งหลายได้พยายามวางหลักเกณฑ์ที่แน่นอนให้แก่ตนเอง โดยอาศัยสัญญาระหว่างผู้ขนส่งเองกับคนโดยสาร หรือผู้ส่งของเป็นหลักในการกำหนดเงื่อนไขในทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาเหล่านี้ก็ยังคงเกิดความแตกต่างกันออกไปโดยคำพิพากษาของศาลในแต่ละประเทศ ทำให้นานาประเทศเห็นความจำเป็นในการรวบรวมหรือการวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นไปอย่างเป็นระบบและมีระเบียบ

1.1 นิยามของคำว่า“การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”

อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 เป็นอนุสัญญาที่ใช้สำหรับการรับขนระหว่างประเทศ ซึ่งบุคคลสัมภาระเดินทาง หรือสินค้า ซึ่งกระทำโดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง และใช้สำหรับการขนส่งด้วยอากาศยานที่ไม่คิดสินจ้างด้วยเหมือนกัน ในการนี้ ได้กำหนดความหมายของคำว่า “ การขนส่งระหว่างประเทศ” (International Carriage) ว่า “...หมายความคือการขนส่งใดๆตามที่ผู้สัญญาได้ทำไว้ มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตอธิปไตยที่ผู้ทำสัญญาสองประเทศ ไม่ว่าจะมีการหยุดพัก (Brake in Carriage) ในการรับขน หรือมีการขนถ่าย (Transshipment) หรือไม่ก็ตาม หรือมิฉะนั้น ก็ภายในอาณาเขตของอธิปไตยที่ผู้ทำสัญญาประเทศเดียว ถ้ามีการหยุดพักภายในอาณาเขตในบังคับอธิปไตย อธิราชย์ อาณัติ หรือการคุ้มครอง

ของอีกประเทศหนึ่ง แม้ว่าประเทศนั้นจะไม่ได้เป็นภาคีสัญญานี้ การขนส่งระหว่างอาณาเขตที่อยู่ในบังคับ อธิปไตย อธิราชย์ อาณัติ หรือการคุ้มครองของอัครภคินผู้ทำสัญญาประเทศเดียวกัน โดยไม่มีการหยุดพักเช่นว่านี้ จะไม่ถือว่าเป็นการรับขนระหว่างประเทศเพื่อความมุ่งประสงค์ตามอนุสัญญานี้” (“International Carriage” means any carriage in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a brake in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another power, even though that power is not a party to this Convention. A carriage without such an agreed stopping place between territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not to be international for the purpose of this Convention.)¹³

เมื่อพิจารณาจากความหมายที่ได้ระบุไว้ในอนุสัญญาออร์ซอรดังกล่าว ก็อาจพอสรุปหลักเกณฑ์ได้ว่า กรณีที่จะเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น จะต้องเป็นกรณีที่ว่า

- 1) ดินที่ต้นทางที่ทำการขนส่ง และดินที่ปลายทางที่ทำการขนส่งนั้น ตั้งอยู่นอกประเทศหรือ
- 2) หากดินที่ต้นทางที่ทำการขนส่ง และดินที่ปลายทางที่ทำการขนส่ง ตั้งอยู่ในประเทศเดียวกัน

หรือเป็นสถานที่แห่งเดียวกัน หากแต่ได้มีการแวะพักในอีกประเทศหนึ่ง โดยการแวะพักเช่นว่านั้น เป็นการแวะลงเพื่อการค้า การขนส่งโดยสารหรือสินค้า

อย่างไรก็ตาม กรณีจะเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศหรือไม่นั้น ไม่จำเป็นว่าการรับขนนั้นจะต้องบินข้ามผ่านพรมแดนประเทศไปแล้วเสมอไป สิ่งที่เป็นส่วนสำคัญ คือ เจตนาของคู่สัญญา ดังนั้น ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุต้องร่อนลงฉุกเฉิน หรือตกลงภายในเขตแดนของประเทศที่เป็นดินที่ต้นทาง ก็ถือว่าเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่นั่นเอง นอกจากนี้ กรณีที่จะถือว่าเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ จะต้องเป็นการขนส่งทางอากาศจริงๆ หากการที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญารับขนทางอากาศแล้ว ปรากฏว่าผู้ขนส่งมีความจำเป็นต้องยกเลิกเที่ยวบิน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากเหตุผลทางด้านสภาพภูมิอากาศ หรือเหตุขัดข้องทางด้านเครื่องยนต์ และจำเป็นต้องทำการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ หรือรถไฟแทนแล้ว แม้โดยเจตนาคู่กรณีจะให้มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และการขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแล้วก็ตาม การขนส่งดังกล่าวก็ทำให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ที่จุดที่เป็นดินที่ต้นทาง และดินที่ปลายทาง ซึ่งตกลงระหว่างคู่สัญญาเป็นสำคัญ ดังนั้น การทำการบินผ่านน่านฟ้า

¹³ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 1(1).

ของต่างประเทศโดยมิได้ทำการแวะลงที่นั่น ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หากว่าได้ลงจอดในอาณาเขตประเทศเดียวกับที่อากาศยานได้ทำการบินขึ้น

1.2 การขนส่งที่ถือเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ

มีการขนส่งอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งถูกจัดเข้าไว้ให้มีลักษณะเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศด้วย ตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ซึ่งระบุว่า "...การรับขนซึ่งกระทำโดยผู้รับขนทางอากาศหลายรายสืบต่อกันไป ถือว่าเป็นการรับขนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยก หากว่าคู่สัญญาถือว่าเป็นการดำเนินการครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม และยอมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศ เพียงเพราะว่าสัญญาฉบับเดียว หรือสัญญาเป็นชุดจะต้องปฏิบัติทั้งหมดภายในอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย อธิปไตย อาณัติ หรืออาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีเดียว" (A carriage to be performed by several successive air carriers is deemed to be undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon the form of a single contract or a series of contracts is to be performed entirely within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party)¹⁴ นั่นคือ แม้ว่าการขนส่งได้กระทำโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องกันไป การขนส่งดังกล่าวก็จะถือเป็นการขนส่งรายเดียว แบ่งแยกไม่ได้ แม้การขนส่งดังกล่าวจะทำสัญญาแยกฉบับกันก็ตาม เท่ากับว่าการขนส่งในลักษณะนี้ ถูกตัดสินโดยสถานที่ที่ตกลงกันให้เป็นถิ่นที่ต้นทาง ถิ่นที่ปลายทาง หรือจุดแวะพัก โดยไม่สนใจว่าในบางส่วน หรือทั้งหมดของสัญญารับขนดังกล่าวนี้จะมีลักษณะเป็นการขนส่งที่มีใช่เป็นการขนส่งในความหมายของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

2. ความเป็นมาของกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย

กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของไทยฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 พระราชบัญญัตินี้ตราขึ้นเพราะเหตุที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาประเทศว่าด้วยการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ.1919 ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2462 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น และให้ประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2465¹⁵

¹⁴ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 1 (3).

ต่อมา พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ.2465 นี้ได้ถูกยกเลิกไปโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ถูกยกเลิกไปโดยบทแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มิได้บัญญัติเรื่องการขนส่งทางอากาศไว้แต่อย่างใด ซึ่งผิดไปจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ.2465 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 กล่าวคือพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนและความเสียหายเนื่องด้วยอากาศยานระบุไว้ในมาตรา 28-30 ด้วย

โดยเหตุที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติว่าด้วยองค์การและมาตรการควบคุมการเดินอากาศ ได้แก่ บทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการการบินพลเรือนข้อกำหนดในการอนุญาตให้ทำการบิน และมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น เท่านั้น ส่วนการวินิจฉัยปัญหาเรื่องความรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอากาศยาน เช่น ในกรณีอากาศยานตก หรือเกิดความสูญหาย หรือบุบสลายแก่สินค้า ในระหว่างการรับขน ก็ยังคงใช้กฎหมายลักษณะละเมิดหรือสัญญาอยู่เช่นเดิม ในส่วนของกฎหมายไทยที่จะนำมาใช้บังคับกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสารและผู้ขนส่งทางอากาศ นอกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 อันว่าด้วยเรื่องละเมิดแล้ว ก็คงจะมีแต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 ถึง 633 หมวด 1 ลักษณะ 8 บรรพ 3 เรื่องการรับขนอันเป็นบทบัญญัติทั่วไปเท่านั้น

การวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ประเทศไทยโดยมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2510 เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกได้ และในปี พ.ศ.2514 ระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึง 8 มีนาคม ประเทศไทยได้ส่งผู้แทนไปร่วมประชุมเพื่อพิจารณาแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) ลงนาม ณ กรุงออร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารที่สร้างขึ้น ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ.1955¹⁵

¹⁵ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465.

¹⁶ อัมพร จันทรวิจิตร, “เขาดิรกาชีวิตและความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกายของท่าน เมื่อท่านเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศอย่างไร,” วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์ 1,1,(มิถุนายน 2516), 50-51.

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยพิธีสารเฮก ตามมติของคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ.2510 ดังกล่าว ในปัจจุบันยังคงอยู่ในขั้นดำเนินการ และจัดเตรียมการร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการให้ เป็นไปตามอนุสัญญา

3. แนวความคิดพื้นฐานในเรื่องความรับผิด

ในความรับผิดทางกฎหมาย อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือความรับผิดทางแพ่งและความรับผิด ทางอาญา สำหรับความรับผิดทางแพ่งนั้น ยังอาจแยกเป็นความรับผิดทางละเมิด และความรับผิดทางสัญญา ได้อีก ดังจะได้กล่าวต่อไป

3.1 ความรับผิดทางละเมิด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ได้บัญญัติเป็นแม่บทวางหลักทั่วไปว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดไว้ว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิต กิติ ร่วงกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้อง ใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

3.2 ความรับผิดทางสัญญา

สัญญาเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป เป็นหนี้ที่เกิดขึ้นโดยบุคคลโดยสมัครใจ และมีเจตนามุ่งก่อให้เกิดหนี้ขึ้นขึ้น โดยทำสัญญากัน ซึ่งอาจเป็นเอกเทศสัญญา หรือเป็นสัญญาที่ไม่มี กฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะก็ได้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมิได้มีบทบัญญัติให้คำจำกัดความความหมายของคำว่า “สัญญา” ไว้แต่อย่างใด ทั้งนี้ จากข้อเท็จจริงที่ว่า สัญญาจะต้องมีลักษณะเป็นนิติกรรม 2 ฝ่ายเกิดขึ้นได้โดยการ แสดงเจตนาสอดคล้องกันของบุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป โดยมีฝ่ายหนึ่งเป็นผู้เสนอและอีกฝ่ายหนึ่งเป็นผู้สนอง รับ เกิดเป็นสัญญา ดังนั้น ความรับผิดทางสัญญาจะเกิดขึ้นได้ เมื่อบุคคลหนึ่งได้มีนิติสัมพันธ์กับบุคคลอีก บุคคลหนึ่ง แล้วมีสัญญาระหว่างกัน เมื่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญา ก็เป็นปัญหาเรื่อง ความรับผิดทางสัญญา

เกี่ยวกับเรื่องความรับผิดทางสัญญานี้ ท่านศาสตราจารย์ ดร.จี๊ด เศรษฐบุตร ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า “เป็นความรับผิดเนื่องด้วยการไม่ชำระหนี้ กล่าวคือ ก่อนจะมีความรับผิดทางสัญญานั้น เราจะเห็นมีนิติ สัมพันธ์เกิดขึ้นอยู่ก่อนแล้ว เป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นโดยสัญญา นิติสัมพันธ์นั้นก็คือ หนี้ซึ่งผูกมัดผู้หนึ่ง เรียกว่าลูกหนี้ ให้ชำระหนี้แก่บุคคลอีกบุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่าเจ้าหนี้ เนื่องจากเหตุที่เขาไม่ชำระหนี้สิน จึงได้

เกิดความรับผิดทางสัญญา คือผู้เป็นลูกหนี้ได้กระทำหรือละเว้นกระทำซึ่งเป็นการไม่ปฏิบัติต่อกับนิติสัมพันธ์นั้น เกิดความเสียหายแก่เจ้าหนี้ จึงเรียกว่า ความรับผิดทางสัญญาเป็นผลแห่งหนี้¹⁷

3.3 ความแตกต่างระหว่างความรับผิดทางละเมิดกับความรับผิดทางสัญญา

1) ความรับผิดทางละเมิดถูกกำหนดขึ้นโดยกฎหมายเพื่อบังคับการประพฤติปฏิบัติของบุคคลระหว่างกัน โดยไม่ได้คำนึงถึงเจตนาของคู่สัญญา โดยผู้กระทำต้องมีความจงใจ หรือประมาท เลินเล่อ จึงจะต้องรับผิด ส่วนผู้ที่จะได้รับ ความเสียหายในผลแห่งละเมิดนั้น ได้แก่บุคคลทั่วไป จะเป็นใครก็ได้ ไม่จำเพาะเจาะจงว่าจะต้องเป็นคู่สัญญาเสมอไป แต่ความรับผิดทางสัญญา คู่สัญญาเป็นฝ่ายกำหนดหน้าที่ตามสัญญาขึ้นเอง โดยกำหนดให้มีหน้าที่เฉพาะต่อบุคคลตามที่ระบุไว้ในสัญญาเท่านั้นเมื่อไม่มีการชำระหนี้ หรือชำระหนี้ไม่ถูกต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ ถือว่าเป็นการผิดสัญญา ซึ่งจะเกิดขึ้นได้เฉพาะระหว่างคู่สัญญาเท่านั้น และความรับผิดก็จะเกิดกับคู่สัญญาในสัญญาเท่านั้น

2) ความรับผิดทางละเมิดเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ แต่ความรับผิดทางสัญญานั้น ก่อนที่จะมีความรับผิดเกิดขึ้น คู่สัญญาได้มีนิติสัมพันธ์ต่อกันอยู่แล้ว เมื่อมีการผิดสัญญา ผู้ผิดสัญญาจึงต้องรับผิดตามสัญญานั้น ความรับผิดทางสัญญาจึงเป็นผลแห่งหนี้

3) ความสามารถในการก่อให้เกิดความรับผิด การปราศจากความสามารถในการทำสัญญาไม่สามารถยกเป็นข้ออ้างไม่รับผิดในทางละเมิด คือไม่อาจยกความเป็นผู้เยาว์ หรือผู้วิกลจริตขึ้นมาเป็นข้อแก้ตัวไม่ให้ต้องรับผิดในทางละเมิด ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 429 ว่า “บุคคลใดแม้ไร้ความสามารถเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์หรือวิกลจริต ก็ยังต้องรับผิดในผลที่ตนทำละเมิด” ส่วนความรับผิดทางสัญญานั้น สัญญาจะเกิดขึ้นใช้บังคับกันได้ คู่สัญญาจะต้องมีความสามารถตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียก่อน สัญญาจึงจะสมบูรณ์ใช้บังคับได้ บทบัญญัติเกี่ยวกับความสามารถของคู่สัญญา เห็นได้ชัดว่า ต่างกับความสามารถในเรื่องละเมิดที่กล่าวมา เช่น มาตรา 153 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “การใดมิได้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยความสามารถของบุคคล การนั้นเป็นโมฆะ”

4) ในด้านความเสียหาย ในเรื่องสัญญา ค่าเสียหายเรียกได้แม้ความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องคาดเห็น หรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์ล่วงหน้าก่อนแล้วตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 ซึ่งบัญญัติว่า “การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ

¹⁷ จี๊ด เศรษฐบุตร, กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด (กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 18.

ความเสียหายเช่นตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้ นั้น เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์ล่วงหน้าก่อนแล้ว” ส่วนความรับผิดทางด้านละเมิด ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 ปลดปล่อยให้ศาลกำหนดค่าเสียหายได้เต็มอำนาจ โดยกำหนดว่า “ค่าสินไหมทดแทนพึงใช้โดยสถานใด เพียงใด นั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด”

5) เรื่องการผิดนัด หมายถึงการปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดในข้อที่ได้กำหนดไว้เป็นการกระทำที่สายไปเสียแล้ว ในทางสัญญา นั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 บัญญัติว่า “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้อังไม่ชำระไซ้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทินและลูกหนี้อังไม่ชำระตามกำหนดไซ้ ท่านว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัด โดยมีพักโดยมีพักต้องเตือนเลย” สำหรับถ้าเจ้าหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดนั้น มาตรา 207 และมาตรา 210 แห่งประมวลกฎหมายและพาณิชย์บัญญัติไว้กล่าวคือ มาตรา 207 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้ขอปฏิบัติการชำระหนี้ และเจ้าหนี้อังไม่รับชำระหนี้ นั้น โดยปราศจากมูลอันจะอ้างกฎหมายได้ไซ้ ท่านว่าเจ้าหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัด” มาตรา 210 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้อังต้องชำระหนี้ ส่วนของตนต่อเมื่อเจ้าหนี้อังชำระหนี้ตอบแทนด้วยไซ้ แม้ถึงว่าเจ้าหนี้อังได้เตรียมพร้อมที่จะรับชำระหนี้ตามที่ลูกหนี้ขอปฏิบัติ นั้นแล้วก็ดี หากไม่เสนอที่จะทำการชำระหนี้ตอบแทนตามที่พึงต้องทำ เจ้าหนี้อังเป็นอันได้ชื่อว่าผิดนัด”

ส่วนในเรื่องละเมิดนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 บัญญัติว่า “ในกรณีหนี้อันเกิดแต่มูลละเมิด ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำละเมิด”

จะเห็นได้ว่าการผิดนัดในเรื่องของสัญญาได้แยกเกณฑ์การผิดนัดของลูกหนี้และเจ้าหนี้อังต่างหากจากกัน การผิดนัดของลูกหนี้เกี่ยวกับสัญญานั้น จะต้องทวงถามเสียก่อน เว้นแต่จะได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามปฏิทิน ส่วนในเรื่องละเมิด ไม่ต้องมีการทวงถามแต่อย่างใด

6) เรื่องอายุความ หลักอายุความทางสัญญา คือ 10 ปี แล้วมีอายุความสั้นๆลดหลั่นลงมาเป็น 5 ปี และ 2 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/32-193/34 แต่อายุความทางละเมิด กฎหมายบัญญัติว่า ขาดอายุความเมื่อพ้นปีหนึ่ง นับแต่วันที่ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิด และรู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันละเมิด นอกจากนั้น ให้ถืออายุความทางอาญาที่ยาวกว่าในมูลละเมิดที่มีโทษตามกฎหมายอาญาด้วย ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448”

ระบบกฎหมาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบ สายการบินในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

1. ระบบความรับผิดชอบของสายการบินในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

เมื่อกล่าวถึงระบบความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ นักกฎหมายส่วนมากจะนึกถึงระบบวอร์ซอ อันเป็นระบบที่มีวิวัฒนาการมาจากอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยได้มีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม และอนุสัญญาเพิ่มเติมขึ้นมาจากเดิมหลายฉบับ ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยระบบวอร์ซอประกอบไปด้วยอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆทั้งสิ้น 8 ฉบับ ดังต่อไปนี้

- 1) อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศหรืออนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929
- 2) พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 หรือพิธีสารเฮก ค.ศ.1955
- 3) อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งกระทำโดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญารับขน หรืออนุสัญญาบัวดาลาฮารา ค.ศ.1961
- 4) พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไข-เพิ่มเติมโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือพิธีสารบัวเตมาลา ค.ศ.1971
- 5) พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 1 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 หรือพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 (1975)
- 6) พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 2 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 2 (1975)

7) พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 3 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 และแก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงกัวเตมาลา เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 1971 หรือพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 (1975)

8) พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 4 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 (1975)

นอกจากอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ จำนวน 8 ฉบับที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966 ซึ่งแม้จะมีได้มีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศและมิได้เป็นอนุสัญญาหรือพิธีสารภายใต้ระบบวอร์ซอ แต่ในทางปฏิบัติก็ได้รับการยอมรับและใช้บังคับในระหว่างสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินเข้าไปในสหรัฐอเมริกาเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของระบบวอร์ซอ

เนื่องจากอนุสัญญาวอร์ซอได้มีการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้ง โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบ จึงทำให้ระบบวอร์ซอมีความซับซ้อนเป็นอย่างยิ่ง เป็นผลให้มีการจัดทำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ขึ้นมา เพื่อประมวลกฎเกณฑ์ทั้งหลายในระบบวอร์ซอให้อยู่ในตราสารฉบับเดียว ดังจะได้กล่าวต่อไปในบทนี้

1.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ถือเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นแม่แบบที่สำคัญที่กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ สาระสำคัญของอนุสัญญามีดังนี้

1.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 มีผลใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนผู้โดยสาร สัมภาระหรือสินค้า ที่มีน้ำหนักทางการค้า และรวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่แม้จะมีน้ำหนักทางการค้า แต่ได้ดำเนินการ โดยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศด้วย¹⁸ อย่างไรก็ตาม การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้¹⁹

ดังนั้น การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งแบบประจำและแบบไม่ประจำจึงตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้

18 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 1(1)

19 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 2(2)

ข้อ 1 วรรค 2 ของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้กำหนดนิยามของคำว่าการบินส่งทางอากาศระหว่างประเทศไว้ว่าจะต้องมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

1) เป็นการขนส่งตามสัญญาการบิน ที่มีจุดเริ่มต้นเดินทางและจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีสองประเทศ

2) เป็นการขนส่งตามสัญญาการบิน ที่มีจุดเริ่มต้นเดินทาง และจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีเพียงประเทศเดียว แต่การขนส่งดังกล่าวจะต้องมีจุดแวะลงระหว่างทางที่ได้ตกลงกันตามสัญญาอยู่ในอาณาเขตของประเทศอื่น ไม่ว่าประเทศนั้นจะเป็นภาคีของอนุสัญญานี้หรือไม่ก็ตาม

เมื่อพิจารณาจากนิยามของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศข้างต้น จะเห็นว่าแม้ว่าประเทศใดประเทศหนึ่งมิได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าการบินส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินของประเทศนั้นจะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาวอร์ซอเสมอไป เช่น ในการให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามเส้นทาง ลอนดอน-กรุงเทพฯ-ลอนดอน แม้ว่าประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ แต่ต้องถือว่าการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ

ทั้งนี้ กรณีดังกล่าวเป็นกรณีพิพาทที่เกิดขึ้นจริง ระหว่าง Dr.Philip Goldman กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ข้อเท็จจริงในคดีนี้ โจทก์ คือ Dr.Goldman ได้เดินทางกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามเส้นทางลอนดอนมายังกรุงเทพฯ โดยมีจุดแวะพักระหว่างทาง คือ อัมสเตอร์ดัมและการจี เครื่องบินโดยสารดังกล่าวเกิดตกหลุมอากาศระหว่างการเดินทาง ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคดีนี้ เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งแม้ประเทศไทยจะมีได้เป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ แต่การรับขนทางอากาศดังกล่าวมีจุดเริ่มต้นเดินทางอยู่ในอาณาเขตของภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ คือ ประเทศอังกฤษ และมีจุดแวะพักระหว่างทาง 2 จุด คือ อัมสเตอร์ดัม และการจี ดังนั้น ศาลอังกฤษได้มีคำพิพากษาโดยวินิจฉัยให้จำเลย คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่โจทก์ภายใต้บังคับของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ.1955²⁰

²⁰ Philippe Goldman V.Thai Airways International Ltd. (High Court of Justice, Queen's Bench Division, United Kingdom) in IATA Air Carriers' Liability Report No.555, 31 March 1981 อ้างถึงใน ทศพร ลิ้มธรรม, “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, หน้า 5

จากข้อเท็จจริงในคดีนี้ การรับขนมีจุดเริ่มต้นเดินทางและจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของภาคีเพียงประเทศเดียว คือ สหราชอาณาจักร แต่การรับขนดังกล่าวมีจุดแวะพักระหว่างทางที่ตกลงกัน คือ กรุงเทพฯ ดังนั้น การรับขนตามข้อเท็จจริงนี้ จึงเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาออร์ซอ โดยไม่คำนึงว่าผู้รับขนเป็นสายการบินของประเทศไทยที่มีได้เป็นภาคีของอนุสัญญาออร์ซอ อย่างไรก็ดี การหยุดแวะพักระหว่างทางนี้ จะต้องเป็นจุดที่ได้มีการตกลงกันไว้ หากเป็นการหยุดแวะลงด้วยเหตุผลทางเทคนิค เช่น เป็นเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุ ที่จำเป็นจะต้องมีการแวะลงฉุกเฉินแล้ว กรณีนี้จะไม่ทำให้การขนส่งในเที่ยวบินดังกล่าวเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ ดังนั้น ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญาออร์ซอจึงมีข้อแตกต่างจากความตกลงระหว่างประเทศฉบับอื่น ซึ่งความตกลงระหว่างประเทศโดยทั่วไปจะมีผลใช้บังคับเฉพาะกับประเทศที่เป็นภาคีความตกลงเท่านั้น

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาออร์ซอไม่ได้ครอบคลุมการรับขนทางอากาศทั้งหมดเลยทีเดียว มีการรับขนทางอากาศบางรูปแบบที่ถูกระงับให้อยู่นอกเหนือจากบทบังคับของอนุสัญญานี้ ได้แก่ การรับขนซึ่งปฏิบัติการตามข้อกำหนดของอนุสัญญาการไปรษณีย์ระหว่างประเทศฉบับใดๆ²¹ การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งกิจการเดินอากาศเป็นผู้ปฏิบัติการทดลองเพื่อการจัดตั้งเส้นทางเดินอากาศแบบประจำขึ้น และการรับขนซึ่งปฏิบัติการในพฤติการณ์พิเศษนอกเหนือขอบข่ายปกติแห่งธุรกิจของผู้ขนส่งทางอากาศ²² การรับขนระหว่างประเทศซึ่งปฏิบัติการโดยอากาศยานที่กิจการขนส่งทางอากาศไม่ได้เป็นผู้ปฏิบัติการ²³ นอกจากนี้ อนุสัญญาออร์ซอจะไม่ใช้บังคับกับการรับขนลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งผู้ที่ลี้ภัยขึ้นอากาศยานเนื่องจากบุคคลดังกล่าวไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งทางอากาศ

1.1.2 เอกสารต่างๆในการรับขน

1.1.2.1 บัตรโดยสาร

ในการรับขนคนโดยสาร บัตรโดยสารที่ผู้ขนส่งมอบให้ผู้โดยสารจะต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้²⁴

1) ถิ่นที่และวันที่ออกบัตรโดยสาร

²¹ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 2(2).

²² อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 34.

²³ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 1(1).

²⁴ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 3(1).

- 2) ถิ่นต้นทางละถิ่นปลายทาง
- 3) ถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันได้
- 4) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายเดือนหรือหลายราย
- 5) ข้อความว่า การรับขนนั้นอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบซึ่ง

อนุสัญญานี้วางไว้

อย่างไรก็ดี อนุสัญญานี้ยังคงมีผลใช้บังคับแม้ในกรณีที่บัตรโดยสารเกิดสูญหายหรือมีข้อความไม่ครบถ้วน ดังจะเห็นได้ว่า ข้อ 3(2) ของอนุสัญญาออร์ซอ ระบุไว้ชัดเจนว่า “การไม่มีผู้ผิดปกติ หรือสูญหายของตั๋วโดยสาร ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ภายใต้กำกับของอนุสัญญานี้...” ดังนั้น เนื่องจากอนุสัญญาออร์ซอไม่มีบทกำหนดโทษสำหรับการระงับรายละเอียกลงบนบัตรโดยสาร อาจกล่าวได้ว่าเงื่อนไขในข้อ 3 นี้ไม่มีบทบาทในการวางรูปแบบบัตรโดยสารแต่อย่างใด บทบาทสำคัญของเงื่อนไขในข้อนี้ดูเหมือนจะอยู่ในตอนท้าย ที่กล่าวว่า “ถ้าผู้ขนส่งยอมรับคนโดยสาร โดยไม่ได้ส่งมอบตั๋วโดยสาร ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน” ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สายการบินผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวนในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบตั๋วโดยสารให้กับผู้โดยสาร เพราะหากผู้โดยสารไม่ได้อ่านข้อความบนตั๋วโดยสาร ผู้โดยสารโดยทั่วไปจะไม่สามารถทราบถึงข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้เลย ซึ่งเป็นผลให้ผู้โดยสารไม่มีโอกาสที่จะป้องกันตนเองจากผลที่อาจเกิดขึ้นจากการจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าว

บัตรโดยสารถือเป็นเอกสารในการรับขนที่มีประเด็นปัญหามากที่สุด ศาลอเมริกันเคยตีความว่า การออกบัตรโดยสารมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารสามารถดำเนินมาตรการคุ้มครองตนเองได้ เช่น ปฏิเสธการเดินทาง จัดหาประกันชีวิตเพิ่มเติม ทำสัญญาพิเศษกับผู้ขนส่งตามข้อ 22(1) เป็นต้น²⁵ ดังนั้น ถ้ามีการส่งมอบบัตรโดยสารในเวลาทีกระชั้นชิดกับเวลาออกเดินทางมากเกินไปหรือบัตรโดยสารขาดรายการอันเป็นสาระสำคัญ หรือข้อความจำกัดความรับผิดชอบมีขนาดเล็กเกินไป จะถือเสมือนว่าไม่มีการส่งมอบตัวนั้น ซึ่งมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวน

1.1.2.2 ใบกำกับสัมภาระ

ข้อ 4(1) ของอนุสัญญาออร์ซอกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องส่งมอบใบกำกับสัมภาระให้กับผู้โดยสารสำหรับการรับขนสัมภาระอื่นนอกจากของส่วนตัวชิ้นเล็กซึ่งคนโดยสารดูแลเอง ข้อ 4(2) ระบุว่า ใบกำกับสัมภาระจะต้องทำคู่กันเป็นสองใบ ใบหนึ่งสำหรับผู้โดยสาร และอีกใบหนึ่งสำหรับผู้ขนส่ง

²⁵ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 3(1).

ข้อ 4(3) กำหนดรายการที่จะต้องระบุไว้ในใบกำกับสัมภาระ

ตามเงื่อนไขในข้อ 4(4) หากผู้ขนส่งยอมรับมอบสัมภาระโดยไม่ได้ส่งมอบใบกำกับสัมภาระ หรือหากใบกำกับสัมภาระไม่มีหมายเลขของบัตรโดยสาร จำนวนและน้ำหนักของหีบห่อและข้อความว่า การรับขนอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของอนุสัญญาออร์ซอวางไว้ ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาออร์ซอซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

1.1.2.3 ใบตราส่งทางอากาศ

ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาออร์ซอ ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำเอกสารใบตราส่งทางอากาศ และมอบให้ผู้ขนส่งของไว้ ขณะเดียวกันผู้ตราส่งทุกรายมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งยอมรับเอกสารดังกล่าว²⁶ ทั้งนี้ ใบตราส่งทางอากาศดังกล่าวถือเป็นหลักฐาน

เบื้องต้นของการทำสัญญา การได้รับของและเงื่อนไขการรับขน²⁷ โดยผู้ตราส่งจะต้องจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ เพื่อจัดให้ผู้ขนส่งของพร้อมกับของ²⁸

ใบตราส่งทางอากาศจะต้องมีรายการตามที่ระบุในข้อ 8 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งยอมรับของโดยไม่มีการทำใบตราส่งทางอากาศ หรือหากใบตราส่งทางอากาศไม่มีรายการอันเป็นสาระสำคัญตามที่ระบุในข้อ 8(ก) ถึง (ฉ) และ (ป) ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ที่เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน²⁹

1.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 พยายามประสานผลประโยชน์ระหว่างสายการบินและผู้เสียหายให้สมดุลกัน โดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งมีความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามที่อนุสัญญากำหนด³⁰ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนเงินที่ระบุไว้ การสร้างกฎเกณฑ์ในลักษณะนี้ ในด้านหนึ่งนับเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้เสียหาย เพราะภาระการพิสูจน์ตกไปอยู่กับผู้ขนส่ง ในอีกด้านหนึ่งก็เป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขนส่ง เพราะผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบอย่างจำกัด ไม่ต้องรับผิดชอบเต็มตาม

²⁶ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 5(1).

²⁷ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 1

²⁸ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 6(1)

²⁹ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 9.

³⁰ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, เรื่องเคมิม, หน้า 205.

จำนวนที่เสียหายจริง ครอบคลุมความรับผิดตามอนุสัญญาว่าออร์ซออาจกล่าวโดยสรุปได้เป็น 3 ประการ ได้แก่ ความรับผิดบนฐานความผิด บทสันนิษฐานความผิด และการจำกัดความรับผิด

1.1.3.1 ความรับผิดบนฐานความผิด

อนุสัญญาว่าออร์ซอได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดบนฐานความผิดไว้ 3 กรณี คือ กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กรณีสัมภาระได้รับความเสียหาย และกรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนโดยชักช้า³¹

1) กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บนั้น ผู้ขนส่งจะมีความรับผิด หากอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน³² หลักการข้อนี้ประสบปัญหาในการตีความค่อนข้างมากเพราะอนุสัญญามีได้ให้นิยามไว้แต่อย่างใด ทั้งนี้ ศาลอเมริกันได้เคยวางแนวไว้ในคำพิพากษาว่า “an unexpected or unusual” Event or happening that is external to the passenger.” กล่าวคือ เป็นเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ไม่ปกติ หรือเป็นสิ่งที่ภายนอกที่เกิดขึ้นต่อคนโดยสาร จากนิยามดังกล่าว คำว่า “อุบัติเหตุ” จึงอาจครอบคลุมถึงการก่อการร้ายด้วย แต่ไม่รวมถึงการตายหรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากสุขภาพของคนโดยสารเอง ส่วนข้อความว่า “ในระหว่างการดำเนินการเพื่อการขึ้นลงอากาศยาน” ศาลอุทธรณ์อเมริกันในคดี Day v. Trans World Airlines (1975) ได้วางองค์ประกอบในการพิจารณาไว้ 3 ประการ คือ (1) พิจารณาสถานที่เกิดอุบัติเหตุ (2) พิจารณากิจกรรมที่ผู้โดยสารกำลังกระทำอยู่ในขณะนั้น (3) พิจารณาว่าสายการบินมีอำนาจในการควบคุมคนโดยสารเพียงใด

2) กรณีของหรือสัมภาระลงทะเบียนได้รับความเสียหาย

ในกรณีของสัมภาระลงทะเบียนได้รับความเสียหายนั้น ผู้ขนส่งจะมีความรับผิด ถ้าเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ทั้งนี้คำว่า “การรับขนทางอากาศ” จะหมายถึงช่วงเวลาที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่สนามบิน บนอากาศยาน หรือที่อื่นใดในกรณีที่อากาศยานลงจอดนอกสนามบิน นอกจากนี้ ยังอาจจะรวมไปถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่ดำเนินการนอกสนามบินได้ด้วย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ

³¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 206

³² อนุสัญญาว่าออร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 17.

เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ³³

3) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนโดยชักช้า

สำหรับกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนโดยชักช้า นั้น ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบโดยสาร หรือผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง ได้รับความเสียหายจากการชักช้าดังกล่าว³⁴

นอกจากหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบบนฐานความผิด 3 กรณี ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาออร์ซอดังกล่าวแล้ว ยังมีความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นได้อีกกรณีหนึ่งที่อนุสัญญาออร์ซอไม่ได้ระบุไว้โดยเฉพาะ ซึ่งได้แก่ความรับผิดชอบกรณีสัมภาระที่คนโดยสารดูแลเอง ได้รับความเสียหาย จึงหมายความว่า ผู้โดยสารมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า ผู้ขนส่งกระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น³⁵

1.1.3.2 บทสันนิษฐานความผิด

อนุสัญญาออร์ซอจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งมีความผิด ผู้ขนส่งจะพ้นจากความรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่าตนและตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการเท่าที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ตนหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นนั้น³⁶ หรือความเสียหายได้เกิดขึ้นจากผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายเองหรือความเสียหายมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารนั้น³⁷

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า หากผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ ก็จะไม่สามารถบอกได้ว่ามาตรการอันจำเป็นในการป้องกันอุบัติเหตุควรเป็นเช่นไร ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ว่าตนได้จัดให้มีมาตรการอันจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือเป็นการพันวิสัยที่จะจัดมีมาตรการเช่นนั้น เป็นผลให้ความรับผิดตกเป็นภาระแก่ผู้ขนส่ง

1.1.3.3 การจำกัดความรับผิด

อนุสัญญาออร์ซอกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

³³ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 18.

³⁴ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 19.

³⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, เรื่องเดิม, หน้า 207

³⁶ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 20

³⁷ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 21.

แก่คนโดยสาร สัมภาระ และของไว้แตกต่างกัน³⁸ ดังนี้

1) กรณีผู้โดยสาร

ในกรณีที่ผู้โดยสารตาย บาดเจ็บ หรือการรับขนชกซ้ำ ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 125,000 แฟรงค์ต่อผู้โดยสารหนึ่งคน

2) กรณีของหรือสัมภาระลงทะเบียน

ในกรณีที่ของหรือสัมภาระลงทะเบียนถูกทำลาย สูญหาย บุกสลาย หรือการรับขนชกซ้ำ ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 250 แฟรงค์ต่อกิโลกรัม แต่ผู้ตราส่งอาจทำการแถลงพิเศษให้ผู้ขนส่งทราบถึงมูลค่า ณ เวลาส่งมอบ พร้อมทั้งได้ชำระเงินเพิ่มเติมให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็จะรับผิดชอบตามจำนวนที่แถลงนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนที่แถลงนั้นมากเกินกว่ามูลค่าที่แท้จริง ณ เวลาส่งมอบ

3) กรณีสิ่งของที่ผู้โดยสารดูแลเอง

สำหรับกรณีสิ่งของที่ผู้โดยสารดูแลเองถูกทำลาย สูญหาย บุกสลาย หรือการรับขนชกซ้ำ ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 5,000 แฟรงค์ต่อผู้โดยสารหนึ่งคน

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งและผู้โดยสารสามารถที่จะตกลงทำสัญญากำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีต่างๆข้างต้น เป็นจำนวนเงินที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาอาร์ซอได้ นอกจากนี้ ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนความรับผิดที่จำกัดไว้ข้างต้นได้ ในกรณีที่ผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่งเอง³⁹

1.1.4 เขตอำนาจศาล

อนุสัญญาอาร์ซอได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับศาลที่จะพิจารณาคดีที่ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย อันเกิดจากการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อขจัดปัญหาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล โดยได้กำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเลือกที่จะดำเนินคดีในศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาใดศาลหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาอยู่ (2) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีที่ทำการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ (3) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีที่ทำการตั้งอยู่และเป็นที่ยี่ได้มีการทำสัญญารับขน และ (4) ศาลในประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง⁴⁰

³⁸ อนุสัญญาอาร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 22.

³⁹ อนุสัญญาอาร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 25.

⁴⁰ อนุสัญญาอาร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 28(1).

ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆที่กำหนดในสัญญาฉบับรับขน หรือความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งกระทำก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยที่ผู้สัญญาว่าจะละเมิดกฎเกณฑ์ที่อนุสัญญาออร์ซอได้วางไว้ ย่อมตกเป็นโมฆะตามที่กำหนดไว้ในข้อ 32 แห่งอนุสัญญา

ประเด็นที่น่าสนใจประการหนึ่งเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของเขตอำนาจศาลตามที่กำหนดในอนุสัญญาออร์ซอ คือ กรณีของบัตรโดยสารแบบเดินทางไปกลับ จะถือว่าประเทศใดเป็นประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ตัวอย่างซึ่งเป็นกรณีศึกษาที่สามารถพิจารณาได้จากคดีพิพาทระหว่าง *Klos v. LOT Polish Airline*⁴¹ ซึ่งเป็นคดีที่ผู้โดยสารซื้อบัตรโดยสารแบบเดินทางไปกลับ (return ticket) ในเส้นทาง โปแลนด์-นิวยอร์ก-โปแลนด์ มีข้อโต้แย้งว่า ตนเองมิได้มีความประสงค์จะเดินทางกลับไปโปแลนด์แต่อย่างใด ดังนั้น นิวยอร์กจึงเป็นประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่งสำหรับวัตถุประสงค์ในการกำหนดเขตอำนาจศาลภายใต้บังคับของอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งศาลในคดีนี้พิจารณาว่าผู้โดยสารซื้อบัตรโดยสาร โดยมีได้สอบถามถึงบัตรโดยสารสำหรับการเดินทางครั้งเดียว (one-way ticket) ทั้งมิได้แจ้งความจำนงต่อสายการบินว่าตนเองประสงค์จะใช้บัตรโดยสารเพียงส่วนเดียวเท่านั้น ดังนั้น นิวยอร์กจึงเป็นเพียงประเทศที่หยุดพักการเดินทาง มิใช่ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ศาลของรัฐนิวยอร์กจึงมีศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีนี้

นอกจากนี้ เทคโนโลยีการสื่อสารในปัจจุบันอาจทำให้ประเด็นเรื่องเขตอำนาจศาลมีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น การซื้อขายบัตรโดยสารข้ามประเทศผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาว่าการเสนอขายผ่านระบบดังกล่าวจะถือว่าสายการบินมีที่ทำการในประเทศใด และจะถือว่าสัญญาฉบับรับขนเกิดขึ้นในประเทศใด เป็นต้น ซึ่งจะมีผลต่อการกำหนดเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี

1.2 พิธีสารเฮก ค.ศ.1955

นับตั้งแต่อนุสัญญาออร์ซอมีผลบังคับครั้งแรกในปี ค.ศ.1929 อุตสาหกรรมการบินมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงได้มีความพยายามในการแก้ไขข้อบกพร่องของอนุสัญญาออร์ซอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการจำกัดความรับผิด โดยนาย K.M. Beaumont ได้ทำการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นเพื่อแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ทั้งฉบับและได้นำเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกาแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่คณะกรรมการกฤษฎีกาไม่เห็นด้วย โดยเห็นว่าควรจัดทำเป็นพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเดิมในมาตราที่ยังบกพร่องอยู่ เนื่องจากการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นมาใช้บังคับแทนอนุสัญญา

⁴¹ *Klos et al v. LOT Polish Airline* 133 F.3d 164 อ้างถึงใน Suwongse Yodmani, *The Warsaw System : a case for Thailand to ratify the Montreal Convention 1999 or not*, LL.M. Thesis, 2003, 34.

ฉบับเดิมนั้นต้องใช้เวลาคำเนินการที่ยาวนานประกอบกับการภาคยานุวัติหรือการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับใหม่นั้นจำเป็นต้องใช้เวลานานกว่าจะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเดิม ซึ่งในช่วงเวลาที่รอการให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใหม่นั้นอาจมีผลก่อให้เกิด โครงสร้างความคิดในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ทับซ้อนกันขึ้นมาสองโครงสร้าง⁴²

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น คณะกรรมการกฎหมายจึงได้จัดให้มีการร่างพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงวอชิงตันวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ขึ้นในวันที่ 28 กันยายน 1955 หรือที่รู้จักกันในนามของพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

1.2.1 การแก้ไขที่สำคัญ

1) พิธีสารเฮกได้ระบุขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาวอชิงตันให้ชัดเจนขึ้น โดยให้ยกข้อความในข้อ 2(2) และระบุไว้โดยชัดเจนว่า อนุสัญญานี้จะไม่ใช้แก่การรับขนพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์⁴³

2) พิธีสารเฮกลดความยุ่งยากของเอกสารในการรับขน โดยการลดรายการที่ต้องปรากฏในเอกสารการรับขน ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3(1) ข้อ 4(3) และข้อ 8 ของอนุสัญญาวอชิงตัน⁴⁴รวมทั้งได้ระบุไว้ชัดเจนว่า หากผู้ขนส่งยินยอมให้ผู้โดยสารเดินทางโดยไม่ออกบัตรโดยสารให้ หรือหากบัตรโดยสารไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวซึ่งมีใจความว่าถ้าการเดินทางของผู้โดยสารเกี่ยวข้องกับถิ่นปลายทางหรือถิ่นหยุดพักในประเทศอื่นนอกจากประเทศต้นทาง อนุสัญญาวอชิงตันอาจใช้บังคับได้ และค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาวอชิงตันจะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน⁴⁵ และในกรณีของการรับขนสัมภาระและของ หากผู้ขนส่งไม่ออกไปกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศหรือหากใบกำกับสัมภาระหรือใบตราส่งทางอากาศดังกล่าวไม่ได้ระบุค่าบอกกล่าวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการบังคับใช้อนุสัญญาวอชิงตัน จะมีผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน⁴⁶

⁴² สันติ สาทิพย์พงษ์, “ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอชิงตันเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย,” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540, หน้า 19.

⁴³ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 2.

⁴⁴ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 3(ก) ข้อ 4(ก) และข้อ 6.

⁴⁵ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 3(ข)

⁴⁶ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 4(ข) และข้อ 7

3) พิธีสารเฮกตัดเรื่องข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของและสัมภาระ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 20(2) ของอนุสัญญาออร์ซอออก⁴⁷

4) พิธีสารเฮกได้เพิ่มการจำกัดความรับผิดในกรณีการรับขนผู้โดยสาร จากจำนวน 125,000 แฟรงค์ ตามอนุสัญญาออร์ซอ เป็นจำนวน 250,000 แฟรงค์⁴⁸ แต่การจำกัดความรับผิดสำหรับกรณี การรับขนของและสัมภาระยังคงเดิม

5) พิธีสารเฮกได้ลดปัญหาในเรื่องของการตีความหมายคำว่า Willful Misconduct โดยได้ ปรับปรุงถ้อยคำดังกล่าวให้หมายถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ⁴⁹

6) พิธีสารเฮกขยายประโยชน์ของการจำกัดความรับผิดไปยังลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการดำเนินคดีกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกี่ยวกับอนุสัญญา ออร์ซอ โดยลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิใช้ประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อสู้ ถ้า ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน⁵⁰

7) พิธีสารเฮกได้ให้นิยามของคำว่า “อัครภาคีผู้ทำสัญญา” (High Contracting Party) และ “อาณาเขต” (Territory) ในข้อ 40 ของอนุสัญญาออร์ซอ เพื่อขจัดปัญหาในการตีความ โดยกำหนดให้คำ ว่าอัครภาคีผู้ทำสัญญา หมายถึง รัฐซึ่งการให้สัตยาบันและภาคยานุวัติของตนมีผลบังคับแล้ว และการบอกเลิก อนุสัญญาของตนยังไม่มีผลบังคับ และกำหนดให้คำว่าอาณาเขตมีความหมายมิใช่เฉพาะแต่อาณาเขตมหา นครของรัฐเท่านั้น แต่ให้หมายความรวมถึงอาณาเขตอื่นทั้งปวงซึ่งรัฐนั้นรับผิดชอบความสัมพันธ์ ต่างประเทศด้วย⁵¹

1.2.2 การเริ่มใช้บังคับ

พิธีสารเฮกได้รับการรับรองในการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอากาศ ภาคเอกชนซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในวันที่ 28 กันยายน 1955 แต่พิธีสารเฮกจะ เริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อมีการให้สัตยาบันครบ 30 รัฐ⁵² ซึ่งถือเป็นจำนวนที่ค่อนข้างมาก เนื่องจากพิธีสารเฮกมี

⁴⁷ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 10.

⁴⁸ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 11.

⁴⁹ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 13.

⁵⁰ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 14.

⁵¹ พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 17.

เจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้เกิดระบบกฎหมายสองระบบซ้อนกัน คือ ระบบตามอนุสัญญาออร์ซอ และระบบตามอนุสัญญาออร์ซอที่แก้ไขโดยพิธีสารเฮก แต่ดูเหมือนว่าเจตนารมณ์ดังกล่าวจะไม่สัมฤทธิ์ผลนัก สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุดในโลกในขณะนั้น มิได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารเฮกนี้ แม้จะได้ลงนามไว้แล้วก็ตาม

อย่างไรก็ดี ประเทศต่างๆ ได้ทำการให้สัตยาบันเรื่อยมา จนพิธีสารเฮกมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ.1960 โดยมีภาคีสมาชิกจำนวน 110 ประเทศ และการที่พิธีสารเฮกเพิ่มขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดแก่ผู้โดยสารขึ้นจากเดิมถึงสองเท่า จึงกล่าวได้ว่าพิธีสารเฮกได้ก่อให้เกิดระบบความรับผิดชอบขึ้นมามีระบบหนึ่งภายใต้ระบบออร์ซอเดิม จึงเป็นการใช้กฎหมายสองระบบซ้อนกัน

1.3 อนุสัญญาก้าวคาลาฮารา ค.ศ.1961

จากวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาก้าวคาลาฮาราซึ่งปรากฏอยู่ในส่วนอารัมภบทแสดงให้เห็นว่า การที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 และอนุสัญญาออร์ซอแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 มิได้ให้คำนิยามของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนมิได้เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเอง แต่ได้มอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนตน เช่น การเช่าเหมาอากาศยาน ตัวแทนการท่องเที่ยว และตัวแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น ผู้เข้าทำสัญญาขนส่งกับผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งมักจะเป็นตัวกลางในการทำธุรกิจ โดยที่ผู้ขนส่งที่แท้จริงไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญา

ดังนั้น อนุสัญญาก้าวคาลาฮาราจึงมิได้เป็นอนุสัญญาที่แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ แต่เป็นอนุสัญญาที่มีเนื้อหาเป็นการเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอ เพื่อแก้ไขปัญหาตัวแทนการรับขน โดยเพิ่มกฎเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญา (Contracting Carrier) และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier) เข้าสู่ระบบออร์ซอ โดยมีผลเป็นการขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอ และอนุสัญญาออร์ซอที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก ให้มีผลใช้บังคับกับครอบคลุมทั้งผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนและผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริง และบัญญัติให้ผู้ขนส่งที่แท้จริงมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบเช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งที่ทำสัญญาภายใต้ระบบออร์ซอ ซึ่งมีผลเป็นการให้สิทธิแก่โจทก์ในการที่จะเลือกฟ้องเรียกค่าเสียหายได้จากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งหรือทั้งสองคน

52 พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ข้อ 22.

อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง มีสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

1) รับรองสถานะของผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งเป็นผู้ที่ทำสัญญารับขนแต่ไม่ได้ทำการขนส่งเองและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งเป็นผู้ขนส่งแต่ไม่ได้เป็นผู้ทำสัญญารับขน โดยถือว่าบุคคลทั้งสองเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยเรื่องนี้โดยนิยามให้ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายถึง บุคคลหนึ่งในฐานะตัวการ ได้จัดทำความตกลงรับขนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องนี้กับผู้โดยสารหรือผู้ตราส่ง หรือกับบุคคลซึ่งกระทำในนามของผู้โดยสารหรือผู้ตราส่ง และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายถึง บุคคลหนึ่งนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งดำเนินการรับขนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนโดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องนี้ในการรับขนในช่วงเท่านั้น⁵³

2) ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะต้องรับผิดชอบเฉพาะในช่วงที่ตนดำเนินการรับขนเท่านั้น ในขณะที่ผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องรับผิดชอบต่อการรับขน⁵⁴

3) ให้ถือว่าการกระทำของผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งเป็นการกระทำของผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งด้วย แต่การที่ผู้ขนส่งตามสัญญาสละสิทธิหรือเข้ารับภาระมากกว่าที่อนุสัญญากำหนดไว้ จะไม่กระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะตกลงรับด้วย⁵⁵

4) ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะดำเนินคดีกับผู้ขนส่งทั้งสองประเภทรวมกันหรือแยกกันก็ได้ แต่ถ้าดำเนินคดีกับผู้ขนส่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียว ผู้ขนส่งนั้นอาจเรียกให้ผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมคดีได้⁵⁶

5) ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะยื่นฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญา ณ ศาลตามข้อ 28 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องนี้ และศาลแห่งนั้นที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีถิ่นที่อยู่ปกติหรือมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่⁵⁷

1.4 ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966

แม้ว่าพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 จะได้ปรับเพดานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีผู้โดยสารตายหรือบาดเจ็บ จากไม่เกิน 125,000 ฟรังก์ต่อคน เป็นไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ต่อคนแล้วก็ตาม สหรัฐอเมริกาก็ยังคง

⁵³ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธ ค.ศ.1961 ข้อ 1.

⁵⁴ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธ ค.ศ.1961 ข้อ 2.

⁵⁵ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธ ค.ศ.1961 ข้อ 3.

⁵⁶ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธ ค.ศ.1961 ข้อ 7.

⁵⁷ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าอาวุธ ค.ศ.1961 ข้อ 8.

เห็นว่าเพดานการจำกัดความรับผิดของผู้รับขนนั้น ยังเป็นจำนวนที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าครองชีพในขณะนั้น ดังนั้น สหรัฐอเมริกาจึงไม่ให้สัตยาบันพิธีสารเฮก และเตรียมจะถอนตัวจากการเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ โดยสหรัฐอเมริกาได้ประกาศถอนตัวจากอนุสัญญาวอร์ซอเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน ค.ศ.1965⁵⁸ โดยการถอนตัวดังกล่าวจะเริ่มมีผลในวันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ.1966⁵⁹

การถอนตัวของสหรัฐอเมริกาจากการเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในขณะนั้นเป็นอย่างมาก เนื่องจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) จึงได้หาทางประนีประนอมเพื่อมิให้สหรัฐอเมริกาถอนตัวจากการเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ โดยได้ปรึกษากับทางการสหรัฐอเมริกา และได้แนวทางในการแก้ปัญหา โดยกำหนดให้สายการบินต่างๆที่ทำการบินมายัง/ไปจาก หรือแวะลงสหรัฐอเมริกาต้องจัดทำความตกลงกับทางสหรัฐอเมริกา เพื่อกำหนดเพดานการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้เป็นจำนวนที่สูงขึ้นกว่าที่ระบุไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ โดยสหรัฐอเมริกาได้แจ้งยกเลิกการถอนตัวจากอนุสัญญาวอร์ซอ เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 1966 ก่อนการบอกละเลิกจะมีผลเพียงสองวันเท่านั้น ความตกลงดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันในนามของความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966 ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุป⁶⁰ ดังนี้

- 1) ความตกลงนี้เป็นเพียงสัญญาเอกชนระหว่างผู้ขนส่งเท่านั้น มิได้มีฐานะเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศ
- 2) ความตกลงนี้ใช้เฉพาะกับเที่ยวบินที่มายัง/ไปจาก หรือแวะลงที่สหรัฐอเมริกาเท่านั้น
- 3) ผู้ขนส่งจะรับผิดในความเสียหายแก่ผู้โดยสารไม่เกิน 75,000 เหรียญอเมริกันในกรณีรวมค่าธรรมเนียมนายความ
- 4) ผู้ขนส่งได้สละข้อต่อสู้ตามข้อ 20(1) แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในจำนวนข้างต้น แม้ว่าตนจะได้จัดมาตรการอันจำเป็นทั้งปวงเพื่อป้องกันความเสียหายนั้นแล้วหรือความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม

การสละข้อต่อสู้เช่นนี้เป็นการเปลี่ยนระบอบความรับผิดตามอนุสัญญาวอร์ซอจากระบอบความรับผิดบนฐานความผิดประเภทบทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) เป็นระบอบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) โจทก์มีหน้าที่เพียงแต่พิสูจน์ความ

⁵⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, เรื่องเดิม, หน้า 216.

⁵⁹ อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 39(2).

⁶⁰ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, เรื่องเดิม, หน้า 217-218.

เสียหายเท่านั้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงการกระทำของผู้ขนส่ง ก็จะได้รับชำระค่าเสียหายโดยทันที ซึ่งหมายความว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแม้แต่ในกรณีที่ความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของตนเอง เช่น อากาศยานระเบิดเนื่องจากถูกขีปนาวุธจากการซ้อมรบพลาดมาโคน เป็นต้น

มีข้อสังเกตว่า ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966 มิได้กล่าวถึงความรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดไว้ จึงหมายความว่ากรณีเช่นนี้ยังคงเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาวอร์ซอ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบว่าจำนวนที่กำหนดไว้ เว้นแต่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง⁶¹

5) ผู้ขนส่งต้องพิมพ์ข้อความจำกัดความรับผิดในบัตรโดยสารด้วยขนาดไม่เล็กกว่า 10 จุดตัวอักษร สมัยใหม่ มิฉะนั้นอาจถือได้ว่าไม่มีการส่งมอบบัตรโดยสาร ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน

แม้ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966 นี้จะไม่มีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ แต่ความตกลงฉบับนี้ก็ได้รับการยอมรับและนำไปปฏิบัติในระหว่างสายการบินของประเทศต่างๆเป็นจำนวนมาก และอาจถือได้ว่าความตกลงมอนทรีออลมีผลเป็นการแก้ไขขีดจำกัดความรับผิดของระบบวอร์ซอ

1.5 พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971

การใช้ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ.1966 ซึ่งเป็นสัญญาระหว่างเอกชน มาแก้ไขระบบวอร์ซอ ซึ่งเป็นสนธิสัญญาระหว่างรัฐ มิใช่สิ่งที่เหมาะสม ดังนั้น หลังจากที่สหรัฐอเมริกายกเลิกการประกาศถอนตัวจากการเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 แล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) จึงได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายขึ้น เพื่อแก้ไขขีดจำกัดความรับผิดตามระบบวอร์ซอให้สูงขึ้น โดยคณะผู้แทนจากประเทศนิวซีแลนด์ได้ยื่นข้อตกลงชุดที่รู้จักกันในนามของข้อตกลงนิวซีแลนด์⁶² ต่อที่ประชุม เพื่อขอแก้ไขขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจากข้อสันนิษฐานความรับผิด ซึ่งสามารถพิสูจน์โต้แย้งได้มาเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ สำคัญโดยสรุปของพิธีสารกัวเตมาลา รวมทั้งการเริ่มบังคับใช้มีดังนี้

1.5.1 การแก้ไขที่สำคัญ

1) พิธีสารกัวเตมาลาได้ปรับปรุงเอกสารการรับขนให้สามารถนำวิธีการทางคอมพิวเตอร์มาใช้แทนที่การออกเอกสารการรับขนได้⁶³ เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้ Electronic Ticketing ในธุรกิจการรับขน

⁶¹ อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ข้อ 25.

⁶² ตันติ สาทิพย์พงษ์, เรื่องเดิม, หน้า 24.

⁶³ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971 ข้อ 2 และ 3.

ทางอากาศ

2) พิธีสารกัวเตมาลากำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่คำนึงว่ามีการกระทำอันจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ถ้าปรากฏว่าการตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสารได้เกิดขึ้นจากเหตุบนอากาศยานหรือในระหว่างการค้าเนินการเพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน⁶⁴ จึงนับได้ว่าพิธีสารกัวเตมาลานี้ได้นำระบอบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเด็ดขาด(Absolute Liability)มาสู่ระบบวอร์ซออย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ พิธีสารกัวเตมาลาได้เปลี่ยนจากการใช้คำว่า“เหตุ”(event)ซึ่งทำให้ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งกว้างขึ้นกว่าเดิม

3) พิธีสารกัวเตมาลาได้ตัดเรื่องข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งบางส่วนในข้อ 20 ของอนุสัญญาวอร์ซอออก⁶⁵ มีผลให้ระบอบความรับผิดบนฐานความผิดประเภทบทสันนิษฐานความผิด(President Fault)ใช้กับกรณีความเสียหายเกิดจากการล่าช้าในการรับขนของเท่านั้น ส่วนความเสียหายที่เป็นผลให้ผู้โดยสารตายหรือบาดเจ็บ จะถูกบังคับตามระบอบความรับผิดโดยปราศจากความผิดประเภทความรับผิดโดยเคร่งครัด(Absolute Liability)

4) พิธีสารกัวเตมาลาได้ขยายเขตความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆดังนี้

(1) ไม่เกินคนละ 1,500,000 ฟรังก์ ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

(2) ไม่เกินคนละ 62,500 ฟรังก์ ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการขนส่ง

(3) ไม่เกินคนละ 15,000 ฟรังก์ ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสัมภาระของผู้โดยสารอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการขนส่ง⁶⁶

อนึ่ง พิธีสารกัวเตมาลาไม่ได้แก้ไขเขตความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของการรับขนสินค้าแต่อย่างใด

5) พิธีสารกัวเตมาลาได้นำหลัก “Unbreakable Limit” ซึ่งเป็นการกำหนดจำนวนความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งอันเป็นจำนวนที่ไม่อาจฝ่าฝืนได้ไม่ว่าจะด้วยเหตุใด มาระบุไว้ในข้อ 9 ของพิธีสารดังปรากฏเป็นข้อความว่า “...Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.” ซึ่งมีความหมายว่า การจำกัดความรับผิดเช่นว่า

⁶⁴ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971 ข้อ 4.

⁶⁵ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971 ข้อ 6.

⁶⁶ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971 ข้อ 8.

นั่นเป็นการจำกัดที่สูงที่สุดอยู่แล้ว และไม่อาจเพิ่มขึ้นกว่านั้นได้อีก ไม่ว่าสถานการณ์ใดจะได้ออกให้เกิดความ
รับผิดชอบขึ้นมา ทั้งนี้ เพื่อมิให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนเกินกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในพิธีสารนี้

6) พิธีสารกัวเตมาลาได้เพิ่มเขตอำนาจศาลอีกแห่งหนึ่งเป็นเขตอำนาจศาลที่ 5 เข้ามาในระบบ
วอร์ซอ สำหรับกรณีที่ถูกโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ซึ่งได้แก่ศาลแห่งภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่
ถาวรของผู้โดยสาร โดยเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งต้องมีสถานที่ทำการตั้งอยู่ในเขตอำนาจศาลนั้นด้วย⁶⁷

7) พิธีสารกัวเตมาลาอนุญาตให้รัฐภาคีอาจจัดทำระบบเสริมการชดเชยค่าเสียหายขึ้นมาเพื่อชดเชย
ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่เสียหายเป็นจำนวนเกินกว่าที่จำกัดไว้ในพิธีสารกัวเตมาลาโดยอาจกำหนดให้ผู้
ขนส่งเรียกเก็บเงินจากผู้โดยสารเพื่อนำเข้ากองทุน แต่ห้ามมิให้ใช้ระบบนี้เป็นเครื่องมือทำให้ผู้ขนส่งต้องม
ีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น⁶⁸

1.5.2 การเริ่มบังคับใช้

พิธีสารกัวเตมาลาจะเริ่มใช้บังคับเมื่อครบ 90 วัน นับแต่วันที่รัฐให้สัตยาบันครบ 30 รัฐ
ภายใต้เงื่อนไขที่เขียนก่อนข้างขึ้นก่อนว่า “the total international scheduled air traffic, expressed in
passenger-kilometers, according to the statistics for the year 1970 published by the International Civil
aviation Organization, of the airlines of five States which have ratified this Protocol, represents at least 40%
of the total international scheduled air traffic of the airlines of the member States of the International Civil
Aviation Organization in that year.”⁶⁹ ซึ่งมีความหมายว่า ตามสถิติของปี ค.ศ.1970 ซึ่งจัดพิมพ์โดยองค์การ
การบินพลเรือนระหว่างประเทศ การจราจรทางอากาศประจำระหว่างประเทศทั้งหมดซึ่งแสดงเป็นกิโลเมตร
คนโดยสารของสายการบินของห้ารัฐที่ให้สัตยาบันพิธีสารนี้ มีจำนวนการจราจรทางอากาศประจำระหว่าง
ประเทศอย่างน้อยร้อยละสี่สิบของการจราจรทางอากาศประจำระหว่างประเทศทั้งหมดของสายการบินของ
รัฐสมาชิกแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปีนั้น

โดยสรุปแล้วหมายความว่า ถ้าประเทศที่ทรงอิทธิพลในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
แบบประจำ อย่างเช่นสหรัฐอเมริกา ไม่ยอมให้สัตยาบันแล้ว พิธีสารฉบับนี้จะไม่อาจมีผลใช้บังคับเลย

1.6 พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1975

⁶⁷ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 ข้อ 12.

⁶⁸ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 ข้อ 14.

⁶⁹ พิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 ข้อ 20.

การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอที่ผ่านมามีจะเป็นการปรับปรุงเฉพาะในส่วนของกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนผู้โดยสารเป็นส่วนใหญ่ โดยมีได้ให้ความสนใจกับกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของมากนัก โดยเฉพาะพิธีสารกัวเตมาลา ซึ่งแก้ไขเฉพาะในส่วนของการจำกัดความรับผิดต่อผู้โดยสารและสัมภาระเท่านั้น ดังนั้น เมื่อการขนส่งสินค้ามีการพัฒนาการมากขึ้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงเห็นสมควรให้มีการปรับปรุงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของ จึงเป็นที่มาของการประชุม ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในปี ค.ศ.1975 การประชุมครั้งนี้นอกจากจะแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องของเอกสารการรับขนและความผิดของผู้ขนส่งในส่วนของการรับขนของแล้ว ยังได้พิจารณาการใช้ “สิทธิพิเศษถอนเงิน” มาตรฐานทองคำในการแปลงจำนวนการจำกัดความรับผิดเป็นสกุลเงินต่างๆอีกด้วย ทั้งนี้ เรื่องสิทธิพิเศษถอนเงินปรากฏอยู่ในพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1, 2 และ 3 ส่วนเรื่องการรับขนของปรากฏอยู่ในพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

1.6.1 พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 1, 2 และ 3

เนื่องจากการกำหนดเพดานความรับผิดของผู้รับขนที่คิดมูลค่าตามราคาทองคำนั้น ไม่มีความแน่นอนเป็นมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากศาลที่พิจารณาคดีในบางประเทศที่ใช้ราคากลางของทางราชการในการคำนวณจำนวนมูลค่า ในขณะที่ศาลของบางประเทศจะใช้ราคาตลาด ดังนั้น เพื่อขจัดปัญหาที่เกิดขึ้นประเทศต่างๆจึงกำหนดหน่วยเงินตราที่ใช้ใหม่ให้เป็นมาตรฐาน คือ หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (Special Drawing Rights หรือ SDR⁷⁰ โดยพิธีสารเพิ่มเติมทั้ง 3 ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเปลี่ยนแปลงหน่วยเงินตราตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาแต่ละฉบับ โดยให้ใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ(SDR) ดังนี้

1) พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929

- (1) กรณีผู้โดยสาร =8,300 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (2) กรณีสัมภาระลงทะเลเบียงและของ =17 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม
- (3) กรณีสัมภาระที่ผู้โดยสารดูแลเอง =332 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน

2) พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 2 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก ค.ศ.1955

- (1) กรณีผู้โดยสาร =16,600 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (2) กรณีสัมภาระลงทะเลเบียงและของ =17 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม
- (3) กรณีสัมภาระที่ผู้โดยสารดูแลเอง =332 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน

⁷⁰ Rene H.Mankiewicz, *The Liability Regime of the Internatinal Air Carrier*, Great Britain: Kluwer Law and Taxation Publishers, 198, 11.

3) พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 แก้ไขหน่วยเงินที่ระบุในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ.1929 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 และพิธีสารกัวเตมาลา ค.ศ.1971

- (1) กรณีผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ =100,000 SDR ต่อ ผู้โดยสาร 1 คน
- (2) กรณีความช้ำช้ำในการรับขนผู้โดยสาร =4,150 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (3) กรณีสัมภาระ =1,000 SDR ต่อผู้โดยสาร 1 คน
- (4) กรณีของ =17 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม

1.6.2 พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4

พิธีสารฉบับนี้ได้แก้ไขเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนสินค้า ดังนี้

- 1) แก้ไขให้ผู้ขนส่งใช้ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ และออกไปกำกับ

สินค้าแทนการใช้ใบตราส่งทางอากาศ สำหรับการรับขนสินค้าได้

- 2) ปรับปรุงรายการที่กำหนดในใบตราส่งทางอากาศ

3) กำหนดให้ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) สำหรับกรณีความเสียหาย สูญหาย ที่เกิดขึ้นจากการรับขนสินค้าเท่านั้น สำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าในการรับขนสินค้านั้น ยังคงใช้หลักการสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault)

1.7 การกำหนดขอบเขตความรับผิดนอกกรอบระบบออร์ซอ

หลักเกณฑ์ความรับผิดตามระบบออร์ซอ ซึ่งได้รวบรวมกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เป็นหลักเกณฑ์ที่ได้รับการยอมรับและถือปฏิบัติโดยประเทศต่างๆทั่วโลก แต่การที่ระบบออร์ซอประกอบด้วยอนุสัญญาและพิธีสารเพิ่มเติมหลายฉบับตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ได้ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการปรับใช้ ทั้งนี้ เพราะแต่ละประเทศไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอทั้งระบบ แต่จะเลือกเข้าเป็นภาคีเฉพาะอนุสัญญาหรือพิธีสารฉบับที่ตนเห็นว่าก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเท่านั้น และในขณะเดียวกันพิธีสารบางฉบับในระบบออร์ซอเองก็ยังไม่ผลบังคับ นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจรวมทั้งความก้าวหน้าของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ มีผลให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดต้องมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่างๆอยู่ตลอดเวลา

สาเหตุที่กล่าวมาข้างต้นเป็นผลให้ประเทศ หรือกลุ่มประเทศต่างๆกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นเอง โดยขยายเขตความรับผิดให้สูงกว่าจำนวนที่กำหนดในระบบออร์ซอ ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

1.7.1 การเพิ่มความรับผิดโดยฝ่ายเดียว

1.7.1.1 ประเทศอิตาลี

ในปี ค.ศ.1985 ศาลรัฐธรรมนูญของอิตาลีได้มีคำพิพากษาในคดี *Cocia v. THY* ว่า การจำกัดความรับผิดที่น้อยเกินไปภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 และพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 นั้น ขัดกับ สิทธิพื้นฐานของบุคคลตามรัฐธรรมนูญอิตาลี ซึ่งคำพิพากษานี้ส่งผลให้รัฐสภาอิตาลีต้องตรากฎหมายเลขที่ 274 (1988) เรื่อง *Limit of Liability in International Carriage of Persons* มีความตอนหนึ่งว่า “In the case of international air carriage of persons performed by either Italian or foreign carriers, and also in the case where the contract envisages only a stopover in Italian territory, the carrier may avail itself of the limit of liability provided in the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol on condition that ... the carrier has established a limit of compensation for each passenger for death or personal injury of not less than 100,000 Special Drawing rights”⁷¹ โดยข้อความดังกล่าวมีสาระสำคัญว่า การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่มีขัง/ไปจาก หรือผ่านอิตาลี จะจำกัดความรับผิดไว้ต่ำกว่า 100,000 SDR ต่อคนโดยสารไม่ได้

1.7.1.2 ประเทศญี่ปุ่น

ในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1992 สายการบินของประเทศญี่ปุ่นทั้งหมดได้ประกาศ แก้ไขเงื่อนไขการรับขนของสายการบิน โดยสายการบินยินดีจะรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด โดยไม่ขอใช้ประโยชน์ จากการกำหนดเพดานความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้ การแก้ไขเงื่อนไขการรับขนของสายการบินของประเทศญี่ปุ่นดังกล่าวได้ ก่อนให้เกิดระบอบความรับผิด 2 ชั้น (Two-tier System of Liability) โดยความรับผิดชั้นแรกเป็นความรับผิด โดยเด็ดขาด (Absolute Liability) ในค่าเสียหายที่ไม่เกิน 100,000 SDR ส่วนความรับผิดชั้นที่สองเป็นความรับผิดภายใต้บทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault Liability) ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิยกข้อต่อสู้ตามอนุสัญญา วอร์ซอได้ทุกประการ⁷²

1.7.2 ความตกลงกัวลาแลมเปอร์ ค.ศ.1995

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้จัดการประชุมสามัญประจำปี ณ เมืองกัวลาแลมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เพื่อพิจารณาปัญหาการจำกัดความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอตามแนว

⁷¹ A.Pizzino, Warsaw Liability System and Italian Case Law: An Update on Recent Development *Annals of Air and Space Law*, 1997,307-321.

⁷² A.G.Mercer, The Montreal Protocols and the Japanese Initiative: Can the Warsaw System Survive?, *Annals of Air and Space Law*, 1994,301-316.

ทางการใช้ระบอบความรับผิด 2 ชั้นของประเทศญี่ปุ่น โดยที่ประชุมได้จัดทำความตกลงรวม 3 ฉบับ ได้แก่ LATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA), Agreement on Measures to Implement the LATA Inter-carrier (MIA) และ Provision Implementing the LATA Inter-carrier Agreement to be included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA) โดยมีสาระสำคัญพอสรุปได้⁷³ ดังนี้

1) LATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA)

ความตกลงฉบับนี้เป็นการวางกรอบความรับผิด 2 ชั้น ตามแนวทางของการเพิ่มความรับผิดชอบฝ่ายเดียวของประเทศญี่ปุ่น โดยผู้ขนส่งตกลงจะสละการจำกัดความรับผิดสำหรับกรณีที่ถูกโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ แต่ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบเฉพาะค่าเสียหายที่คำนวณเป็นตัวเงินได้เท่านั้น ซึ่งไม่รวมถึงค่าเสียหายทางจิตใจ อย่างไรก็ตาม ความตกลงฉบับนี้มีลักษณะเป็นการเปิดทางเลือกไว้หลายทาง ทำให้ผู้ขนส่งสามารถเลือกที่จะใช้ระบอบความรับผิด 2 ชั้นหรือไม่ก็ได้

2) Agreement on Measures to Implement the LATA Inter-carrier Agreement (MIA)

การที่ความตกลง IIA มีลักษณะเป็นการวางหลักการ และมีการเปิดทางเลือกให้ผู้ขนส่งสามารถเลือกใช้ระบบความรับผิด 2 ชั้นหรือไม่ก็ได้ ทำให้สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จำเป็นต้องจัดทำความตกลงระหว่างผู้ขนส่งขึ้นมามีอีกฉบับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเป็นบทบังคับให้ผู้ขนส่งที่ลงนามสละประโยชน์ไม่ใช้การจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาออร์ซอในกรณีที่ถูกโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ความตกลง MIA นี้แสดงไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในระบอบความรับผิด 2 ชั้น โดยชั้นแรกผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาดเป็นจำนวนไม่เกิน 100,000 SDR สำหรับส่วนที่เกิน 100,000 SDR จะปรับใช้บทสันนิษฐานความผิด ซึ่งผู้ขนส่งจะรับตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยไม่จำกัด

นอกจากนี้ MIA ยังมีบทบัญญัติที่เป็นทางเลือก โดยผู้ขนส่งที่ลงนามมีสิทธิเลือกที่จะใช้กฎหมายแห่งภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวรของคนโดยสารเป็นกฎหมายที่ใช้คำนวณค่าเสียหายหรือไม่ก็ได้ เป็นผลให้ผู้โดยสารได้รับค่าเสียหายในจำนวนไม่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะขึ้นฟ้อง ณ ศาลใด เนื่องจากผู้ขนส่งสามารถเลือกให้คำนวณค่าเสียหายตามกฎหมายแห่งถิ่นที่อยู่ของผู้โดยสารเอง

3) Provision Implementing the LATA Inter-carrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA)

ในทางปฏิบัติ เงื่อนไขในความตกลง IIA และ MIA จะนำมาใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งทำการแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขการรับขน(Conditions of Carriage) ของตนเสียก่อน ความตกลง IPA นี้จึงเป็นความตกลงที่มีผลเป็นการบังคับให้ผู้ขนส่งที่ลงนามจะต้องนำเงื่อนไขมาตรฐานตามความตกลงนี้ไประบุไว้ในเงื่อนไขการรับขนของตนเอง ซึ่งมีผลให้เงื่อนไขตามความตกลง IIA และ MIA มีผลใช้ในทางปฏิบัติ

1.7.3 ข้อบังคับแห่งสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปได้ออก Council Regulation No.2027/1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกลุ่มประชาคมยุโรป ที่ใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศในกลุ่ม โดยข้อบังคับฉบับนี้ใช้ระบอบความผิด 2 ชั้น เช่นเดียวกัน กล่าวคือ ผู้ขนส่งทางอากาศในกลุ่มประชาคมยุโรปจะรับผิดชอบโดยไม่จำกัดในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โดยผู้ขนส่งจะไม่ยกเรื่องการจำกัดให้มีมาตรการอันจำเป็นแล้วหรือการพันวิสัยที่จะจำกัดให้มีมาตรการเช่นนั้น ขึ้นเป็นข้อต่อสู้สำหรับค่าเสียหายไม่เกิน 100,000 SDR⁷⁴

1.8 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999

ประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร เป็นประเด็นสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอมาเป็นเวลานาน เนื่องจากความขัดแย้ง ในการกำหนดเพดานจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร ระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งต้องการคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนภายในประเทศ กับประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมการบินในประเทศ โดยความขัดแย้งดังกล่าวเป็นที่มาของการจัดทำพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ขึ้นอีกหลายฉบับ และก่อให้เกิดความซับซ้อนในโครงสร้างความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอ อันแสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของระบบวอร์ซอ ทั้งๆที่วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของระบบวอร์ซอ คือ การทำให้กฎหมายในเรื่องการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนี้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

แม้ว่าจะได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาคความซับซ้อนของโครงสร้างความรับผิดภายใต้ระบบวอร์ซอมาโดยตลอด แต่ความพยายามดังกล่าวมิได้บรรลุผลแต่อย่างใด จนเป็นเหตุให้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 และพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 ในส่วนที่เกี่ยวกับเพดานการจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารนั้น แทบจะไม่ได้รับการยอมรับโดยศาลและสายการบินของประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งเป็นภาคีในอนุสัญญาและพิธีสารนั้นๆเลยในที่สุด องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil

74

J.Balfour, Some Comments on the EC Commission's Proposal for a Regulation on air Carrier Liability, Annals of Air and Space Law, 1997, 83-90.

Aviation Organization) ได้รวบรวมหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในอนุสัญญาและพิธีสารฉบับต่างๆในระบบบอร์ซอ ทั้งที่มีผลใช้บังคับแล้วและยังไม่มีผลใช้บังคับ ตามที่ได้กล่าวถึงไว้ในบทที่ 2 มาประมวลและปรับปรุงแก้ไข เพื่อจัดทำเป็นอนุสัญญาฉบับใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับแทนอนุสัญญาและพิธีสารเดิมที่มีอยู่ในระบบบอร์ซอ ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับ ขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) หรือ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 จึงเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่ ที่ได้รวบรวม กฎเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่ปรากฏอยู่ในระบบบอร์ซอ รวมถึงได้ปรับปรุง หลักเกณฑ์ต่างๆให้สอดคล้องกับพัฒนาการของอุตสาหกรรมการบินทางอากาศทั้งนี้พอจะสรุป สาระสำคัญของอนุสัญญาดังกล่าวได้⁷⁵ ดังนี้

1.8.1 ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา

อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศทุกประเภทโดยคง หลักเกณฑ์เดิมตามที่กำหนดในอนุสัญญาบอร์ซอไว้ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงคำนิยามของคำว่าการบินทางอากาศ ระหว่างประเทศด้วย นอกจากนี้ อนุสัญญานี้ยังได้นำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาบัวดาลาซาร่า ค.ศ.1961 เกี่ยวกับการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้กับผู้ขนส่งอื่นๆนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามสัญญามานับบัญญัติไว้ใน อนุสัญญานี้ด้วย⁷⁶

1.8.2 เอกสารการรับขน

อนุสัญญาฉบับนี้ได้ปรับปรุงรายการต่างๆ ที่กำหนดไว้ในเอกสารการรับขนคือ บัตร โดยสาร และใบตราส่งทางอากาศ โดยให้มีเฉพาะรายการที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อให้การออกเอกสารดังกล่าว สามารถกระทำได้ง่ายขึ้น โดยในส่วนของบัตรโดยสารนั้น อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดให้เอกสาร ดังกล่าวแสดงรายการเพียงแก่จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางเท่านั้น แต่หากจุดต้นทางและจุด ปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวกัน โดยมีจุดหยุดพักระหว่างทางที่ได้ตกลงกันไว้จุดหนึ่งหรือ หลายจุด ให้ระบุจุดหยุดพักระหว่างทางอย่างน้อยหนึ่งจุดไว้ในบัตรโดยสารด้วย⁷⁷

⁷⁵ ทศพร ลิฟง์ธรรม, “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ”, หน้า 11-15.

⁷⁶ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 1.

⁷⁷ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 1.

นอกจากนี้ ในข้อ 3(2) ของอนุสัญญามอนทรีออลยังได้กำหนดว่า การส่งมอบเอกสารการรับขนของผู้ขนส่งนั้น สามารถกระทำโดยวิธีการอื่นแทนได้ ซึ่งวิธีดังกล่าวจะต้องมีการบันทึกรายการตามที่กำหนดให้ต้องมีในเอกสารการรับขนนั้นไว้ด้วย หลักการนี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อรองรับระบบการใช้ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการออกเอกสารการรับขน

อนุสัญญามอนทรีออลได้ยกเลิกข้อบทเกี่ยวกับการออกใบกำกับสัมภาระ (baggage check) ตามที่เคยกำหนดไว้ในอนุสัญญาออร์ซอ โดยข้อ 3(3) ของอนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดให้ผู้ขนส่งออกใบแสดงสัมภาระ (baggage identification) ให้กับผู้โดยสารแทนสำหรับสัมภาระลงทะเบียน (checked baggage)

ในกรณีของใบตราส่งทางอากาศ อนุสัญญามอนทรีออลได้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวเกือบทั้งหมดตามที่บัญญัติไว้ในพิธีสารมอนทรีออลเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ซึ่งกำหนดให้มีรายการต่างๆเท่าที่จำเป็นต่อระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ คือ จุดต้นทางและจุดหมายปลายทางของการรับขนนั้น แต่หากในกรณีที่จุดต้นทางและจุดหมายปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน โดยมีจุดแวะพักระหว่างทางที่ได้ตกลงกันหนึ่งจุดหรือมากกว่านั้น ก็ให้ระบุจุดแวะพักระหว่างทางอย่างน้อยหนึ่งจุดไว้ในใบตราส่งทางอากาศ รวมถึงการระบุน้ำหนักแห่งขนนั้นด้วย⁷⁸

นอกจากนี้ ข้อ 4(2) ของอนุสัญญานี้ยังได้วางหลักเกณฑ์ในทำนองเดียวกันกับกรณีของการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ กล่าวคือ การส่งมอบใบตราส่งทางอากาศนั้น สามารถกระทำแทนโดยวิธีการอื่นที่ได้มีการบันทึกรายการตามที่กำหนดให้ไว้ในเอกสารดังกล่าวได้ และผู้รับขนจะต้องออกใบเสร็จที่แสดงถึงลักษณะของขนนั้น รวมถึงการเข้าสู่ข้อมูลต่างๆที่บันทึกไว้โดยวิธีการดังกล่าว

1.8.3 หลักการเกี่ยวกับความรับผิด

อนุสัญญามอนทรีออลได้นำหลักการความรับผิด 2 ชั้น (Two-tier System of Liability) ซึ่งเป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับและใช้บังคับอยู่ในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศมาใช้ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางกาย โดยจะแบ่งความรับผิดของผู้ขนส่งออกเป็น 2 ชั้น ดังนี้

ชั้นที่ 1 ให้นำหลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) มาปรับใช้ในกรณีของการเรียกร้องค่าชดเชยที่ไม่เกิน 100,000 SDR ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยปราศจากข้อต่อสู้ตามที่เคยบัญญัติไว้ในระบบออร์ซอ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือโดยไม่ชอบ

⁷⁸ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 5 (พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ค.ศ.1975 ข้อ 8).

ด้วยกฎหมายของผู้เรียกร้องค่าเสียหาย หรือของบุคคลอื่นที่ได้รับสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหาย”

ขั้นที่ 2 ให้นำหลักสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault) มาใช้ในกรณีของการเรียกร้องค่าชดเชยในส่วนที่เกิน 100,000 SDR โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 100,000 SDR นี้ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดจากการกระทำ หรือการละเว้นกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือ โดยมีชอบด้วยกฎหมายของตน หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้นเป็นผลมาจากการกระทำ หรือการละเว้นกระทำโดยประมาท หรือ โดยมีชอบด้วยกฎหมายของบุคคลที่สาม^{๗๙}

ในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระของผู้โดยสาร ในส่วนของสัมภาระลงทะเบียน อนุสัญญากำหนดให้นำหลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) มาปรับใช้ ดังนั้น หากมีความสูญหาย เสียหาย เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ^{๘๐} ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องที่มีอยู่ในตัว คุณภาพหรือความเสียหายตามธรรมชาติแห่งสัมภาระนั้น^{๘๑} สำหรับในกรณีสัมภาระที่ไม่ได้ลงทะเบียน ซึ่งรวมถึงของส่วนตัวของผู้โดยสาร หากเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งจะรับผิดเฉพาะแต่ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งรับผิดเป็นจำนวนเท่ากับ 1,000 SDR ต่อผู้โดยสารหนึ่งคน โดยไม่คำนึงถึงน้ำหนักหรือจำนวนชิ้นของสัมภาระเหมือนดังเช่นที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาออร์ซอ^{๘๒} ความรับผิดดังกล่าวครอบคลุมถึงสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระที่ไม่ได้ลงทะเบียน

สำหรับกรณีของการขนส่งสินค้านั้น อนุสัญญามอนทรีออลกำหนดให้นำหลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) มาใช้ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อความสูญหาย บอบสลายของสิ่งของที่ขนส่ง หากความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเฉพาะในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความบกพร่องที่มีอยู่ในตัว คุณภาพหรือความเสียหายตามธรรมชาติแห่งของนั้น หรือจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อที่กระทำโดยบุคคลอื่นนอกเหนือจากผู้ขนส่ง หรือ ลูกจ้าง หรือตัวแทน หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากสงคราม หรือการขัดกันทางอาวุธ หรือเกิดจาก

79 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 20.

80 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 21(2).

81 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 17(2).

82 เรื่องเดียวกัน.

83 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 22(2).

การกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐอันเนื่องมาจากการเข้า การออก หรือการผ่านแดนของขงนั้น” โดยมี การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เท่ากับ 17 SDR ต่อกิโลกรัม

สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าในกรณีของการขนส่ง ผู้โดยสาร สัมภาระ หรือสินค้า นั้น อนุสัญญามอนทรีออลกำหนดให้นำหลักการสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault Liability) มาปรับใช้ โดยผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนเอง ถูกขัง หรือตัวแทน ได้ใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลในการหลีกเลี่ยงความเสียหายดังกล่าว หรือเป็นเหตุ สุจริตที่ถูกลักขัง หรือตัวแทนจะได้ใช้มาตรการดังกล่าว⁸⁴ อนุสัญญาได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณี ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้า ดังนี้⁸⁵

- 1) ในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร จำกัดความรับผิดไว้ 4,150 SDR
- 2) ในกรณีการขนส่งสัมภาระที่ลงทะเบียนและไม่ได้ลงทะเบียน จำกัดความรับผิดไว้ 1,000 SDR ต่อผู้โดยสารหนึ่งคน
- 3) ในกรณีการขนส่งสินค้า จำกัดความรับผิดไว้ 17 SDR ต่อกิโลกรัม

1.8.4 การทบทวนเพดานความรับผิดของผู้ขนส่ง

หลักเกณฑ์ในเรื่องการทบทวนเพดานความรับผิดของผู้ขนส่งนี้ ถือเป็นเรื่องใหม่ที่ไม่เคยมี การกำหนดไว้ในระบบบอร์ซอ การที่อนุสัญญากำหนดให้ต้องมีการทบทวนเพดานความรับผิดนี้ จะทำให้ เพดานความรับผิดของผู้ขนส่งสามารถขยายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ โดยไม่ต้องมี การจัดทำความตกลงฉบับใหม่เพื่อแก้ไขปรับปรุงในเรื่องดังกล่าวอีกเหมือนเช่นเคยเป็นมาในระบบบอร์ซอ⁸⁷

1.8.5 เขตอำนาจศาล

อนุสัญญามอนทรีออลกำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเลือกที่จะนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของ ศาลได้ ดังนี้⁸⁸

- 1) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาอยู่
- 2) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีที่ทำการแห่งใหญ่ตั้งอยู่

84 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 18(2).

85 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 19

86 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 22(1)-(3).

87 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 24.

88 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 44.

3) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีที่ทำการตั้งอยู่และเป็นที่ได้มีการทำสัญญารับขน

4) ศาลในประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการรับขน

นอกจากเขตอำนาจศาลทั้งสี่ดังกล่าว ซึ่งเป็นเขตอำนาจศาลเดียวกันกับที่ระบุไว้ในอนุสัญญาออร์ซอแล้ว อนุสัญญามอนทรีออลยังได้ปรับปรุงข้อ 12 แห่งพิธีสารกัวเตมาลา โดยกำหนดให้ “ศาลที่โจทก์มีถิ่นที่อยู่ถาวร” เป็นเขตอำนาจศาลแห่งที่ห้า สำหรับคดีเกี่ยวกับผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งต้องให้บริการรับขนผู้โดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น และต้องประกอบธุรกิจดังกล่าวในอาคารสถานที่ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีนั้น

อนึ่ง ข้อ 34 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดอนุญาตให้คู่กรณีตกลงกันเป็นหนังสือเสนอข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการรับขนของให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดได้ ทั้งนี้ อนุญาตตุลาการจะต้องดำเนินการสอบสวนพิจารณาภายในเขตอำนาจศาลแห่งหนึ่งในสี่แห่งที่กล่าวแล้วข้างต้น และจะต้องใช้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญามอนทรีออลฉบับนี้แก่ข้อพิพาทนั้นด้วย หลักการในข้อนี้มีที่มาจากข้อ 32 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ อย่างไรก็ตาม อนุสัญญามอนทรีออลไม่ได้ระบุว่าหลักการเรื่องอนุญาโตตุลาการนี้จะใช้ได้กับกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บได้หรือไม่ ดังนั้น หากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น คงจะอยู่ที่การตีความว่าการที่ไม่ได้ระบุไว้จะเป็นการอนุญาตให้กระทำหรือห้ามมิให้กระทำ

1.8.6 ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

เงื่อนไขที่ปรากฏในข้อ 39 ถึง 48 ของอนุสัญญามอนทรีออล ล้วนแต่เป็นกฎเกณฑ์ที่ลอกเลียนมาจากอนุสัญญาทัวลาซารา ค.ศ.1961 เกือบทุกข้อโดยมิได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการในข้อใดเลย ถึงแม้ว่าในระยะหลังสายการบินต่างๆจะนิยมทำการบินในลักษณะการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน(Code Share) แต่นักกฎหมายส่วนใหญ่ยังคงเห็นว่าหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติก็ยังคงอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญาทัวลาซาราดังกล่าว

1.8.7 การรับขนหลายรูปแบบ

อนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่า หากมีการขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน โดยมีช่วงหนึ่งช่วงใดเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ให้ใช้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญามอนทรีออลบังคับแก่ช่วงการรับขนทางอากาศนั้น ทั้งนี้ คู่สัญญาอาจจะระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารรับขนทางอากาศก็ได้ แต่ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้⁸⁹

1.8.8 ประกันภัย

⁸⁹ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 38.

อนุสัญญามอนทรีออลได้สร้างหลักการใหม่ขึ้นมาเหนือจากระบบวอร์ซอเดิม คือการบังคับประกันภัย โดยกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ต้องบังคับให้ผู้ขนส่งของตนจัดทำประกันภัยครอบคลุมความรับผิดชอบที่ได้รับภายใต้อนุสัญญานี้ และให้รัฐภาคีมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งที่ดำเนินการเข้ามายังอาณาเขตของตน ต้องแสดงหลักฐานว่า ได้มีการจัดทำประกันภัยดังกล่าวอย่างเพียงพอแล้ว⁹⁰ อย่างไรก็ตามการบังคับประกันภัยนี้เป็นทางปฏิบัติที่รัฐต่างๆ ได้บังคับให้สายการบินที่ส่งการจะทำการบินเข้าหรือออกจากอาณาเขตของตนต้องจัดให้มีประกันภัยอยู่แล้ว ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงการนำสิ่งที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติมาระบุไว้ในอนุสัญญาเท่านั้น

2. ระบบความรับผิดชอบของสายการบินในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามหลักกฎหมายไทย

2.1 ความเป็นมาของกฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของไทยฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นเพราะเหตุที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919 ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น และให้ประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465⁹¹

มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 แผนก 10 ว่าด้วยการรับส่งโดยอากาศยาน บัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งไว้ว่า “ผู้รับส่งในการเดินอากาศ กล่าวคือ บุคคลทุกคนซึ่งทำการรับส่งของหรือผู้โดยสารโดยอากาศยานเพื่อสินจ้างนั้น มีกรณีแลอยู่ในความรับผิดชอบสำหรับการรับส่งเช่นเดียวกับผู้รับส่งอื่นๆ”

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 นี้ ได้ถูกยกเลิกไปโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ถูกยกเลิกไป โดยบทแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับ

⁹⁰ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 50.

⁹¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465.

อยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มิได้บัญญัติเรื่องการขนส่งทางอากาศไว้แต่อย่างใด ซึ่งผิดไปจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ.2465 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 กล่าวคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขน และความเสียหายเนื่องด้วยอากาศยาน ระบุไว้ในมาตรา 28-30 ด้วย

โดยเหตุที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีเพียงบทบัญญัติว่าด้วยองค์กร และมาตรการควบคุมการเดินอากาศ ได้แก่ บทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการการบินพลเรือน ข้อกำหนดในการอนุญาตให้ทำการบิน และมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น ส่วนการวินิจฉัยปัญหาเรื่องความรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากอากาศยาน เช่น ในกรณีอากาศยานตก หรือเกิดความสูญหายหรือบุบสลายแก่สินค้าในระหว่างการรับขน ก็ยังคงใช้กฎหมายลักษณะละเมิดหรือสัญญาอยู่เช่นเดิม ในส่วนของกฎหมายไทยที่จะนำมาใช้บังคับกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสารและผู้ขนส่งทางอากาศ นอกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 อันว่าด้วยเรื่องละเมิดแล้ว ก็คงจะมีแต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 ถึงมาตรา 633 หมวด 1 ลักษณะ 8 บรรพ 3 เรื่องการรับขน อันเป็นบทบัญญัติทั่วไปเท่านั้น

การวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ประเทศไทยโดยมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2510 เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ และพิธีสารเฮกได้ และในปี พ.ศ. 2514 ระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึง 8 มีนาคม ประเทศไทยได้ส่งผู้แทนไปร่วมประชุมเพื่อพิจารณาแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารที่ทำการขึ้น ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ.1955⁹² ผลของการประชุมครั้งนี้ก่อให้เกิดพิธีสารระหว่างประเทศฉบับใหม่คือ พิธีสารกัวเตมาลาขึ้น

ปี พ.ศ.2520 บริษัท การบินไทย จำกัด ได้มีหนังสือที่ กบ. 10/71 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2520 เสนอขอให้ทางราชการดำเนินการเร่งรัดการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอและพิธีสารกรุงเฮกโดยด่วน⁹³ ทั้งนี้

⁹² อัมพร จันทรวิจิตร, เรื่องเดิม, หน้า 50-51.

⁹³ หนังสือจากบริษัท การบินไทย จำกัด ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ กบ. 01/71 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2520

อ้างถึงใน ภัทราพร อรรถาพิช, การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร, วิทยานิพนธ์:จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 30.

ด้วยเหตุผลที่ว่า บริษัทจะสามารถกำหนดวงเงินประกันความผิดเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้แน่นอน ต่อมาในวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2524 เมื่อคณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาข้อเสนอของกรรมการบินพาณิชย์ผ่านทางกระทรวงคมนาคม โดยหนังสือที่ คค. 04031/1706 ลงวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2524 แล้ว ได้มีมติดังนี้⁹⁴คือ

1) เห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำ ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 และพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาดังกล่าวทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ.1955

2) ให้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อร่างกฎหมายอนุวัติการ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว คณะอนุกรรมการเพื่อร่างกฎหมายอนุวัติการ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำ ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม ค.ศ.1929 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ประกอบด้วย อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ ผู้แทนสำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด ผู้แทน บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และนิติกร กองงานคณะกรรมการขนส่งและคมนาคม

การดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอ และพิธีสารเฮก ตามมติของคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ.2510 ดังกล่าว ในปัจจุบันยังคงอยู่ในขั้นดำเนินการ และจัดเตรียมการร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการให้ เป็นไปตามอนุสัญญา

2.2 กฎหมายไทยเกี่ยวกับความรับผิด

2.2.1 ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้ให้คำนิยามไว้ว่า สัญญารับขนมีลักษณะอย่างไร คงมีแต่เพียงบทบัญญัติมาตรา 608 ที่บัญญัติไว้ว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปลีกของตน” และจากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ทำให้มีการให้ความหมายของการรับขนไว้ต่างกัน เช่น

ท่านอาจารย์กมล สนธิเกษตริณ อธิบายว่า “สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง

⁹⁴ หนังสือจากกระทรวงคมนาคม ถึงคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ คค. 0403/1706 ลงวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2524 อ้างถึงในเรื่องเดียวกัน, หน้า 30.

เรียกว่าผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง”⁹⁵

หรือท่านอาจารย์สุปิ่น พูลพัฒน์ ได้สรุปความหมายของสัญญารับขนไว้ว่า “สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งมีคู่สัญญาตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป ตกลงกันรับขนของหรือคนโดยสาร ซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ฝ่ายบุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้รับขน ให้ขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยผู้ส่งหรือผู้โดยสารตกลงจะให้สินจ้างแก่ผู้รับขนเป็นการตอบแทนตามอัตราทางค้าปกติของผู้รับขน”⁹⁶

จากการให้ความหมายของสัญญารับขนดังกล่าว จึงอาจสรุปได้ว่า สัญญารับขนหมายถึงสัญญาสองฝ่าย ซึ่งประกอบไปด้วยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งคือผู้ขนส่ง กับอีกฝ่ายหนึ่งคือผู้ส่ง (ผู้ตราส่ง) หรือคนโดยสาร แล้วแต่กรณีจะเป็นการขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยคู่สัญญาทั้งสองตกลงกันจะทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง และมีการตกลงที่จะให้สินจ้างแก่ผู้ขนส่งเป็นการตอบแทนตามอัตราทางค้าปกติของบุคคลผู้ขนส่งนั้น

โดยที่สัญญารับขนจะต้องเป็นการทำเพื่อบำเหน็จทางค้าปกติ ดังนั้น หากผู้ที่มีได้ทำการขนส่งเป็นทางค้าปกติได้ไปทำการขนของให้ผู้อื่น สัญญาที่เกิดขึ้นจะไม่ใช่สัญญารับขนเพราะผู้ขนส่งไม่ใช่ผู้ทำการค้าเป็นปกติของตน นอกจากนี้ จะต้องเป็นการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งด้วย

นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตว่า ที่มาตรา 608 บัญญัติว่า “...เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ” นั้น หมายถึงทำเพื่อให้ได้สินจ้างเป็นการตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสารที่ผู้ขนส่งได้พาไป ถ้าเป็นบำเหน็จหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากการอย่างอื่น เช่น ผลประโยชน์ที่จะได้มาในรูปกำไรของสินค้าที่พ่อค้าขายให้แก่ลูกค้า โดยมีหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นไปส่งให้ถึงที่อยู่ของลูกค้า นั้น โดยมีได้เก็บค่าขนส่งเพิ่มจากราคา

⁹⁵ กมล สนธิเกษตริน, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2523), หน้า 39.

⁹⁶ สุปิ่น พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน รับขน, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527), หน้า 271-272.

สินค้า เช่นนี้ไม่ถือว่าเป็นการรับขนเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติ⁹⁷

1) ลักษณะและขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อคนโดยสารดังต่อไปนี้

(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสาร ในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารนั้น หรือในความเสียหายใดๆอันเป็นผลโดยตรงจากการที่ต้องลำช้าในการขนส่ง เว้นแต่ความเสียหายหรือลำช้าันั้นเกิดเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง⁹⁸

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีคนโดยสารในสัญญารับขนคนโดยสารนี้คือ ความรับผิดชอบในความเสียหาย หรือความเสื่อมเสียที่คนโดยสารได้รับ เหตุที่มาตรา 634 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารนี้ ก็มาจากหลักที่ว่า ผู้ขนส่งต้องให้ความปลอดภัยแก่คนโดยสารตลอดระยะเวลาที่คนโดยสารไปกับยานพาหนะของคนขนส่งคนโดยสารไปนั้น และเพื่อให้ผู้ขนส่งระมัดระวังดูแลยานพาหนะของตนที่จะขนส่งคนโดยสาร ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ไม่ชำรุด บกพร่อง เพื่อให้คนโดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย⁹⁹

(2) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องรับขนเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำติดตัวไปเพื่อใช้สอยในการเดินทางโดยเหมาะสม ตามสมควรแก่ฐานะของตน และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือในการส่งของลำช้า

โดยปกติแล้วผู้ขนส่งนอกจากจะมีหน้าที่ขนส่งคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ต้องขนเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำติดตัวไปเพื่อใช้สอยในการเดินทางตามความเหมาะสมและตามสมควรแก่ฐานะของคน โดยคนโดยสารจะต้องนำมอมอบให้ผู้ขนส่งก่อนการขนคนโดยสารจะเริ่ม และผู้ขนส่งก็มีหน้าที่จะต้องขนไปให้

เครื่องเดินทางนี้ ปกติผู้ขนส่งจะจำกัดจำนวนน้ำหนักที่ให้นำติดตัวไปด้วย หากเครื่องเดินทางไม่เกินน้ำหนักที่กำหนด คนโดยสารก็นำติดตัวไปด้วยได้โดยไม่ต้องเสียค่าขนส่ง และเมื่อผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสารถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องมอมอบเครื่องเดินทางนั้นให้แก่คนโดยสาร ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635

⁹⁷ กมล สนธิเกษตริน, เรื่องเดิม, หน้า 39.

⁹⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634.

⁹⁹ สุปิน พูลพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 328.

2) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง

กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างด้วยนั้น เนื่องมาจากสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาอื่นๆเมื่อผู้ใดมีอำนาจสั่งใครให้ปฏิบัติการใดๆ ผู้นั้นย่อมมีฐานะเป็นผู้บังคับบัญชา อันมีลักษณะเป็นตัวการอย่างหนึ่ง ซึ่งในกรณีความรับผิดทางสัญญานั้น ถ้าตัวแทนละเลยมิได้ปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาที่คนทำกับบุคคลภายนอกแทนตัวการนั้น ก็เป็นที่รู้กันว่าตัวการย่อมต้องรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของตัวแทนนั้น ซึ่งเป็นไปตามหลักในมาตรา 820 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน”เช่นเดียวกันกับลักษณะของสัญญารับขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดต่อกันโดยสาร หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของตัวแทน และนายจ้างก็ต้องผูกพันในกิจการทั้งหลายอันลูกจ้างได้ทำไปในทางการที่จ้าง

สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างนั้น ศาลไทยได้ขยายขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งออกไป ให้ต้องรับผิดแม้กรณีจะมีได้เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งโดยตรง แต่อยู่ในความคุ้มครองของผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด ดังตัวอย่างที่ปรากฏในคำพิพากษาฎีกาที่ 1250/2517 ซึ่งศาลมีคำพิพากษาว่า จำเลยเป็นบริษัทกระทำกิจการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของโจทก์ ตามมาตรา 634 ฉะนั้น แม้อันเกิดเหตุจะไม่เป็นกรรมสิทธิ์ของจำเลย และคนขับไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยก็ตาม แต่จำเลยนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลย และรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง เมื่อคนขับประจํารถได้ขับรถโดยประมาท ทำให้โจทก์เสียหายแล้ว จำเลยก็ต้องรับผิด

ในส่วนเรื่องของละเมิดนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ระบุให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างอยู่แล้ว ข้อสำคัญก็คือต้องเป็นการกระทำไปในทางการที่จ้างนั้น เช่น เป็นการกระทำขึ้นในตำแหน่งหน้าที่ตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่สายการบินตรวจเช็คกระเป๋าเดินทางผิดพลาด เป็นเหตุให้กระเป๋านั้นสูญหายไปมิได้มาถึงพร้อมกับคนโดยสาร หรือเป็นการกระทำตามคำสั่งหรือคำบังคับบัญชาของนายจ้าง เช่น ผู้ขนส่งสั่งให้ลูกจ้างซึ่งเป็นพนักงานขับรถอย่างรวดเร็วเกินขนาด จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้น หรือแม้แต่ตัวแทนซึ่งตัวการย่อมต้องผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งตัวแทน ดังนั้น หากตัวแทนไปทำละเมิดขึ้น ตัวการก็ไม่พ้นความรับผิดเช่นกัน

ด้วยเหตุดังกล่าวมานี้ ผู้ขนส่งซึ่งมีความผูกพันในฐานะเป็นนายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน หรือในฐานะเป็นตัวการตามสัญญาตัวแทน หากถูกจ้างหรือตัวแทนทำละเมิดแก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งก็ต้องผูกพันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยเช่นกัน

2.2.2 หลักกฎหมายที่ศาลไทยใช้ในการพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศไทยในปัจจุบัน

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีเพียงบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดในการรับขน ซึ่งบัญญัติไว้เป็นบททั่วไปเท่านั้น ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด ในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับความรับผิดของสายการบิน ศาลจึงต้องอาศัยหลักกฎหมายในเรื่องละเมิดตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นหลักในการวินิจฉัยและชี้ขาด ซึ่งในกฎหมายละเมิดนี้ แม้จะไม่มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนเงินความรับผิดของผู้ทำละเมิด แต่ที่ผ่านมาศาลก็ยังมีความเห็นแตกต่างในเรื่องการกำหนดค่าสินไหมทดแทน เพราะกฎหมายกำหนดให้ใช้ตามพฤติการณ์แห่งความร้ายแรงแห่งละเมิด อีกทั้งยังเอาข้อมูลด้านครอบครัวฐานะทางสังคม ตลอดจนอาชีพการงานของผู้เสียหายและผู้ทำละเมิดมาพิจารณาประกอบอีกด้วย นอกจากนี้คดีที่เกี่ยวกับความรับผิดของสายการบินเกือบทั้งหมดมักจะจบลงในศาลชั้นต้น โดยการประนีประนอมยอมความ จึงยังไม่อาจหาบรรทัดฐานของคำพิพากษาในกรณีของสายการบินได้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้หลายประเทศไม่ยอมรับการชดใช้ค่าเสียหายตามกฎหมายไทย และพยายามผลักดันให้ไทยรับรองกฎหมายระหว่างประเทศมากขึ้น

เมื่อพิจารณาหลักกฎหมายปัจจุบันของความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาจกล่าวได้ว่ามีกฎหมาย 2 ลักษณะที่นำมาปรับใช้ คือ เรื่องละเมิดตามมาตรา 420 ที่มีหลักเกณฑ์ว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้นुकคลอื่นต้องเสียหาย ต้องรับผิดโดยภาระการพิสูจน์จะตกอยู่กับฝ่ายผู้เสียหาย และเรื่องสัญญาฉบับรับขน ซึ่งโดยหลักทั่วไปของสัญญาฉบับรับขนที่ว่า ผู้รับขนสัญญากับผู้โดยสารว่า จะรับส่งผู้โดยสารจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งโดยปลอดภัยและถึงภายในกำหนด ดังนั้น ถ้าผู้รับขนผิดสัญญาก็ต้องรับผิด ซึ่งเป็นหลักในระบบความรับผิดตามฐานความผิด (Liability Based on Fault) ส่วนหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) เป็นเรื่องของมาตรา 437 เรื่องของผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ถ้ายานพาหนะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้ควบคุมดูแลต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ตามข้อยกเว้นของกฎหมายได้ แต่ใช้กับบุคคลนอกยานพาหนะ ไม่ใช้กับผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะดังกล่าว ส่วนอีกหลักหนึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา 422 ซึ่งเป็นเรื่องของกฎหมายสันนิษฐานว่าผิด

(Presumed Fault Liability)¹⁰⁰ ดังนั้น ในปัจจุบันผู้เสียหายจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศจึงสามารถฟ้องสายการบินได้โดยไม่จำกัดจำนวน ตามกฎหมายไทย

2.2.3 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ...

การที่ผู้เสียหายจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศสามารถฟ้องสายการบินผู้ดำเนินการขนส่งทางอากาศได้โดยไม่จำกัดจำนวนตามที่กล่าวข้างต้นนั้น เป็นผลเสียต่อสายการบินระบบบอร์ซอจึงเข้ามามีบทบาทในการจำกัดความรับผิดของสายการบิน แต่สายการบินก็มีภาระในเรื่องแบบเอกสารการรับขนซึ่งจะต้องทำตามรายการที่กำหนด และมีกระบวนการส่งมอบตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ หากสายการบินไม่ดำเนินการตามที่กำหนด ก็จะไม่สามารถจำกัดจำนวนความรับผิดได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสายการบินของไทยที่ทำการบินระหว่างประเทศ เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

แม้ว่าประเทศไทยยังไม่เคยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาหรือพิธีสารฉบับใดๆในระบบบอร์ซอเลย แต่นั่นมิได้หมายความว่าประเทศไทยไม่เห็นถึงความสำคัญของหลักเกณฑ์ในระบบบอร์ซอที่มีต่ออุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

ด้วยเหตุผลที่สายการบินผู้ดำเนินการขนส่งทางอากาศของไทยอาจถูกฟ้องให้รับผิดโดยไม่จำกัดจำนวนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว กรมการบินพาณิชย์จึงได้ดำเนินการร่างกฎหมายการรับขนทางอากาศขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2540 ซึ่งเป็นกฎหมายที่รับรองหลักการตามอนุสัญญาบอร์ซอ ค.ศ.1929และพิธีสารเฮก ค.ศ.1955 โดยหลักการสำคัญในร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศดังกล่าว มีดังนี้¹⁰¹

2.2.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมาย

โดยที่การรับขนปัจจุบันมีหลายประเภท และสามารถกระทำการขนถ่ายได้หลายทาง เช่น การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ การรับขนทางรถไฟ การรับขนทางทะเล ซึ่งในการรับขนแต่ละประเภทต่างก็มีกฎหมายบัญญัติไว้เพื่อการนั้น โดยเฉพาะ แต่หากเป็นการรับขนนอกเหนือไปจากที่กล่าวมาแล้ว จะตกอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน ที่มุ่งถึงการรับขนภายในราชอาณาจักรเป็นสำคัญ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การรับขนทางอากาศในปัจจุบันเป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวพัน

¹⁰⁰ สมชาย พิพิธวัฒน์, รายงานการประชุมเรื่อง การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ..., วันที่ 9 มกราคม 2541, จัดโดยกรมการบินพาณิชย์, หน้า 5.

¹⁰¹ บันทึกสรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ...แนบท้ายหนังสือกรมการบินพาณิชย์ ที่ คค 0401/10030 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2540

ต่อเนื่องกันหลายประเทศ การใช้กฎหมายแห่งบังคับอาจไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงได้มีการยกร่างพระราชบัญญัตินี้ขึ้น เพื่อใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศโดยเฉพาะ ซึ่งการรับขนทางอากาศนี้จะหมายถึงการรับขนโดยอากาศยานซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยผู้รับขนและใช้บังคับเฉพาะกับการรับขนทางอากาศระหว่างอาณาเขตของอัครภคิตตามอนุสัญญาหรือตามพิธีสาร แล้วแต่กรณี 2 ประเทศขึ้นไป หรือการขนส่งไป-กลับ จากประเทศภาคีประเทศหนึ่ง โดยมีจุดแวะพักในอีกประเทศหนึ่ง การเป็นพลเมืองหรือถือสัญชาติไม่ใช่สาระสำคัญของการรับขนตามความหมายของพระราชบัญญัตินี้ แต่จะต้องพิจารณาสิ่งเหล่านี้ประกอบ คือ ถิ่นต้นทาง ถิ่นปลายทาง ถิ่นที่หยุดพัก และความเป็นอัครภคิตเป็นสำคัญ ดังนั้น การรับขนนอกเหนือที่ไม่ใช่ระหว่างภาคีด้วยกันแล้ว จะกลับไปเข้าหลักเดิม คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ทั้งนี้ สมควรจำกัดความรับผิดชอบให้กับผู้รับขนท้องถิ่นในประเทศไทยด้วยโดยอนุโลม จึงให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย

2.2.3.2 เอกสารการรับขน

เอกสารการรับขนเป็นสิ่งสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงการรับขนทางอากาศนั้นว่าจะมีถิ่นที่ต้นทาง ถิ่นที่ปลายทาง และถิ่นหยุดพัก ณ ที่ใด โดยจะปรากฏอยู่ในตัวโดยสาร อย่างไรก็ตาม การไม่มีตัวโดยสารมิได้ทำให้การรับขนนั้นเสียไปหรือไม่สมบูรณ์ เพราะบางกรณีการเกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานอาจทำให้ตัวนั้นสูญหายไป หากแต่ความสำคัญจะอยู่ที่ได้มีการส่งมอบตัวโดยสาร หรือใบตราส่งทางอากาศให้แก่กันหรือไม่ การที่ผู้รับขนยอมรับขนคนโดยสารหรือของ โดยไม่ส่งมอบตัวโดยสารหรือใบตราส่งทางอากาศให้แก่คนโดยสารหรือผู้ตราส่งแล้วแต่กรณี ผู้รับขนย่อมไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ในการยกเว้นหรือการจำกัดความรับผิดชอบของตน

2.2.3.3 ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับขน

โดยทั่วไป เมื่อได้เกิดความเสียหายถึงตายหรือบาดเจ็บแก่คนโดยสารหรือเกิดความเสียหายแก่ของ หรือชักช้าในการรับขน ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายเหล่านั้น ถ้าหากว่าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือระหว่างการดำเนินการใดๆ ในการขึ้นหรือลงอากาศยาน แต่ทั้งนี้ ผู้รับขนสามารถพิสูจน์เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ว่า หากตนได้จัดการเท่าที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดความเสียหายนั้นแล้ว หรือความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย แต่ทั้งนี้ การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับขนจะต้องสืบเนื่องมาจากการที่ผู้รับขนได้มาตรการทุกอย่างเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสารและสินค้านั้นแล้ว

2.2.3.4 ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขน

โดยที่ความเสียหายที่เกิดแก่การรับขนทางอากาศในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ทรัพย์สิน เป็นจำนวนเงินที่สูง หากให้ผู้เสียหายพิสูจน์ความเสียหายได้โดยไม่จำกัดจำนวนแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะไม่สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ เนื่องจากไม่สามารถจัดหาเงินทุนสำรองมาชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้ ร่างพระราชบัญญัตินี้จึงร่างขึ้นเพื่อที่จะบรรเทาภาระของผู้รับขน โดยให้ผู้รับขนรับผิดชอบผู้โดยสารแต่ละคนจำกัดไม่เกิน 250 แฟรังก์ สำหรับการรับขนตามอนุสัญญา และไม่เกิน 25,000 แฟรังก์ สำหรับการรับขนตามพิธีสารกรุงเฮก แต่ทั้งนี้ผู้สัญญาจะตกลงกันกำหนดจำนวนเงินที่ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบให้สูงขึ้น แต่อย่างไรก็ดี หากความเสียหายนั้นเกิดจากการจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้รับขนเองหรือตัวแทน ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่ข้าง ผู้รับขนจะไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้นๆแล้วแต่กรณี

2.2.3.5 การระงับข้อพิพาท

ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทอันเกี่ยวกับการรับขนไม่ว่าทางใด จะตกอยู่ภายใต้การพิจารณาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2540 ซึ่งกำหนดให้ข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการรับขนนั้นให้อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทในการรับขนทางอากาศขึ้น จึงต้องตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลดังกล่าว และในพระราชบัญญัตินี้ประสงค์ที่จะให้ผู้เสียหายจากการรับขนทางอากาศซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยสามารถที่จะดำเนินคดีต่อผู้รับขนที่มีถิ่นที่อยู่ตามปกติ หรือมีถิ่นที่ปลายทางตั้งอยู่ภายในราชอาณาจักรในศาลดังกล่าวได้ด้วย แต่สำหรับการรับขนของนั้น คู่กรณีอาจตกลงกันให้นำข้อพิพาทนั้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดได้ แต่ข้อพิพาทที่จะนำเสนอได้นั้น จะต้องเป็นการรับขนทางอากาศที่อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น การรับขนทางอากาศอื่นจะอยู่ภายใต้กฎหมายอื่นว่าด้วยการนั้นโดยเฉพาะ

อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศที่กล่าวถึงนี้ ยังคงไม่มีผลบังคับใช้จนกระทั่งปัจจุบัน

วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับระบบความรับผิดชอบในการขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ

1. ปัญหาเรื่องความซับซ้อนของระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

แม้ว่าหลักเกณฑ์ในระบบบอร์ซอจะได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจากประเทศต่างๆในสังคมโลกว่าเป็นระบบกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รวบรวมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขัดกันของกฎหมายและเขตอำนาจศาล แต่การที่ระบบบอร์ซอประกอบไปด้วยอนุสัญญาและพิธีสารเพิ่มเติมหลายฉบับ ก่อให้เกิดความสับสนและความยุ่งยากในการปรับใช้ ทั้งนี้ เพราะประเทศต่างๆมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาหรือพิธีสารต่างๆในระบบบอร์ซอทุกฉบับ แต่จะเลือกเข้าเป็นภาคีเฉพาะอนุสัญญาหรือพิธีสารฉบับที่ตนเห็นว่าจะประโยชน์แก่คนเท่านั้น ในขณะที่เดียวกัน พิธีสารบางฉบับในระบบบอร์ซอก็ยังไม่ผลใช้บังคับ

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้พัฒนาเปลี่ยนแปลงไปตามสมัย ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่างๆดังนั้น หลักเกณฑ์ต่างๆที่กำหนดในระบบบอร์ซอ จะต้องมีการปรับปรุงให้ทันต่อสมัยและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่เกิดขึ้นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้รับขน ที่มุ่งเน้นคุ้มครองประโยชน์ของผู้โดยสารและผู้รับขน เพื่อมิให้ต่างฝ่ายต่างต้องแบกรับภาระความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุมากขึ้นไป

จากเหตุผลเกี่ยวกับความยุ่งยากในการบังคับใช้และความซับซ้อนของระบบบอร์ซอที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้หลายประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ไม่เข้าเป็นภาคีของระบบบอร์ซอ

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันได้มีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ซึ่งได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้แทนที่ระบบบอร์ซอทั้งหมด ซึ่งอนุสัญญามอนทรีออลนี้ นับได้ว่าเป็นอนุสัญญาที่รวมกฎเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทั่วไปของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในขณะนี้ ดังนั้น หากนานาประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ตัดสินใจเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้จะเป็นผลให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีความเป็นสากล และตกอยู่ภายใต้บังคับ

ของกฎเกณฑ์เดียวกัน ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศเป็นอย่างมีระเบียบ ภายใต้อาณัติเดียวกัน

2. ปัญหาเกี่ยวกับการปรับใช้ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กับสายการบินของไทย

2.1 ตัวอย่างกรณีศึกษา

คดีนี้เป็นคดีพิพาทระหว่าง Dr.Philippe Goldman (โจทก์) กับบริษัท การบินไทย จำกัด (จำเลย) โจทก์ในคดีนี้โดยสายอากาศยานของสายการบินไทย เที่ยวบินที่ ทีจี 913 ทำการบินในเส้นทาง ลอนดอนไป กรุงเทพฯ โดยผ่านทางอัมสเตอร์ดัม และการาจี เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1977 เที่ยวบินดังกล่าวนี้ทำการบินโดยอากาศยานแบบ ดีซี 8-60 ภายใต้อาณัติของกัปตันแสวง พันธุ์ไชยา

ในระหว่างที่อากาศยานเริ่มออกบินจากอัมสเตอร์ดัม เพื่อมุ่งมายังการาจี อากาศยานได้ประสบปัญหาเนื่องจากสภาวะอากาศเลวร้าย ทำให้อากาศยานเสียการทรงตัวอันเป็นเหตุให้คนโดยสารหลายคนที่นั่งอยู่บนที่นั่งโดยที่ไม่ได้รัดเข็มขัดนิรภัย ถูกแรงกระแทกเหวี่ยงออกจากที่นั่งและได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ รวมทั้งพนักงานต้อนรับหญิงบนอากาศยานซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ถูกแรงกระแทกทำให้สลบ ในบรรดาคนโดยสารที่ได้รับบาดเจ็บทั้งหมดนั้น Dr.Philippe Goldman เป็นผู้ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด

นายแพทย์ซึ่งเดินทางไปกับเที่ยวบินเที่ยวนี้ ได้ช่วยตรวจอาการของ Dr.Philippe Goldman และหลังจากได้ปรึกษากับนายแพทย์แล้ว กัปตันแสวงได้ตัดสินใจที่จะเดินทางต่อไปจนถึงการาจี ซึ่งใช้เวลาเดินทางอีก 4 ชั่วโมงครึ่ง เมื่ออากาศยานไปถึงการาจี คนโดยสารทั้งหมดได้รับการตรวจรักษาโดยนายแพทย์ ซึ่งถูกเรียกตัวให้มารออยู่ที่สนามบินก่อนแล้ว หลังจากการตรวจรักษาแล้ว แพทย์ได้ลงความเห็นว่าคุณโดยสารสามารถเดินทางต่อไปได้ คนโดยสารทั้งหมดรวมทั้ง Dr.Philippe Goldman ถูกนำตัวมายังกรุงเทพฯ อันเป็นสถานที่ซึ่งมีเครื่องมือทางการแพทย์ทันสมัยกว่าที่การาจี นอกจากนี้ สภาพของเครื่องบินซึ่งได้รับการตรวจสอบโดยวิศวกรของสายการบิน เอสเอเอส อันมีหน้าที่และประจำอยู่ที่สถานีการาจีและกัปตันแสวง ต่างก็มีความเห็นว่าสภาพของเครื่องบินอยู่ในความพร้อมที่จะทำการบินต่อไปได้ โดยเหตุนี้ คนโดยสารทั้งหมดรวมทั้ง Dr.Philippe Goldman จึงถูกนำตัวมายังกรุงเทพฯ อันเป็นที่ปลายทางของเที่ยวบินที่ ทีจี 913 และ Dr.Philippe Goldman ได้ถูกนำตัวส่งเข้าโรงพยาบาลที่กรุงเทพฯ

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

หลังจากเกิดอุบัติเหตุได้ 11 วัน Dr.Philippe Goldman ได้ยื่นข้อเรียกร้องต่อ บริษัท การบินไทย จำกัดให้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยเรียกร้องค่าเสียหายรวมทั้งสิ้น 80,000 ปอนด์ และหนังสือดังกล่าวได้ถูกส่งต่อไปยังบริษัท Beaumont & Son ซึ่งเป็นบริษัทผู้รับประกันภัย

Beaumont & Son อ้างว่า กรณีของ Dr.Philippe Goldman นั้น เนื่องจากสัญญาประกันภัยทางอากาศเป็นการขนส่งจากลอนดอน ผ่านกรุงเทพฯ ฮองกง ฮ่องกง ซิดนีย์ อินโดนีเซีย อินเดีย และกลับไปยังลอนดอน อันเป็นการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งได้แก้ไข ณ กรุงเฮก และประเทศอังกฤษ ได้เข้าเป็นภาคีโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศของอังกฤษ ปี ค.ศ.1961

ภายใต้บทบัญญัติข้อ 17,20 และ 22 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสารรายละเอียดไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ ซึ่งเทียบเท่ากับ 11,700 ปอนด์(ในขณะนั้น)และภายใต้บทบัญญัติข้อ 25 ข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะเป็นอันใช้ไม่ได้ หากการกระทำนั้นเกิดจากการจงใจ หรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน กรณีที่เกิดขึ้นนี้ Beaumont & Son เห็นว่ามีข้อเรื่องที่จะได้รับการยกเว้นตามข้อ 25

ดังนั้น ในเดือนมิถุนายน ปี ค.ศ.1977 นายความของ Dr.Philippe Goldman ได้ยื่นฟ้องบริษัทการบินไทย จำกัด เป็นคดีต่อศาล Royal Court โดยอ้างว่า การที่ผู้แทนของผู้ขนส่งไม่ได้ให้สัญญาให้คนโดยสารรัดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่ได้รับแจ้งจากหน่วยพยากรณ์อากาศแล้วว่า ในบริเวณที่เกิดเหตุ นั้น คาดว่าจะมีหลุมอากาศ (Clear Air Turbulence หรือ C.A.T.) อันเป็นการชี้ให้เห็นว่า ตัวแทนของผู้ขนส่งจงใจที่จะละเลยต่อคู่มือการบิน (Flight Manual) ที่ระบุให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อมีการผ่านบริเวณที่มีรายงานว่าจะเกิดหลุมอากาศ ทั้งๆที่ทราบว่ามีคู่มือการบินนี้ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อความปลอดภัยของคนโดยสาร และการที่ตัวแทนของผู้ขนส่งมิได้ใช้สัญญามัดเข็มขัดนิรภัยนี้ ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บสาหัสจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

จำเลยให้การต่อสู้ โดยนำพยานผู้เชี่ยวชาญหลายคนเข้าสืบพอสรูปได้ว่า การกำหนดว่าจะเกิดหลุมอากาศในแผนที่การเดินทางนั้น โดยปกติแล้วจะมีโอกาสเกิดขึ้นตามการพยากรณ์น้อยมาก หรือบางครั้งมีการเกิดขึ้นจริง แต่เป็นประเภทบางเบา และจะเป็นการตัดสินใจของกัปตันผู้บังคับเครื่องบินเองว่า จะมีการเกิดหลุมอากาศประเภทใด และจะต้องมีการเตือนคนโดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัยก่อนล่วงหน้าหรือไม่ ผู้พิพากษา Chapman ได้ตัดสินให้ บริษัท การบินไทย จำกัด ชดใช้ค่าเสียหายจำนวน 41,852 ปอนด์ พร้อมทั้งดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมเป็นเงิน 51,163 ปอนด์ ซึ่งสูงกว่าที่พิธีสารเฮก ค.ศ.1955 อันประเทศอังกฤษเป็นภาคีได้กำหนดไว้ โดยเห็นว่ากรณีที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บด้วยแรงกระแทกหลุดจากที่นั่ง เพราะไม่ได้รัดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ถือเป็นการที่นักบินปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาดโดยตั้งใจ เพราะไม่ได้ใช้

สัญญาให้คนโดยสารรัดเข็มขัด และมีโซ่กรณีฉุกเฉินโดยสารมีส่วนร่วมในสาเหตุที่บาดเจ็บเพราะละเลยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ โดยผู้พิพากษา Eveleigh ผู้พิพากษา O'Connor และผู้พิพากษา Purchase ตัดสินเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม ค.ศ.1983 ว่า กรณีดังกล่าวมิได้เป็นเรื่องที่นักบินปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาดโดยตั้งใจ เพราะไม่ได้ใช้สัญญาให้คนโดยสารรัดเข็มขัด และกำหนดความเสียหายสำหรับคนโดยสารเป็น 11,700 ปอนด์ โดยศาลอุทธรณ์ได้ตีความในข้อกำหนดแห่งคู่มือการบินที่ว่า “เมื่อหลุมอากาศสามารถจะคาดได้ว่าจะเกิดขึ้น” นั่นคือ “มีการพยากรณ์ว่าจะมีหลุมอากาศเกิดขึ้น” แต่ไม่ใ้ความหมายว่า สิ่งที่ได้รับการพยากรณ์ว่าจะเกิดขึ้นคือสิ่งที่คาดไว้(Expect) โดยศาลเห็นว่าสิ่งที่ได้คาดไว้ นั้น คือสิ่งที่ถือว่าจะเกิดขึ้น หรือน่าจะเกิดขึ้นมาก ดังนั้น ประเด็นที่เกี่ยวข้องในคดีก็คือ การเกิดของหลุมอากาศจะต้องเป็นเรื่องที่ “สามารถจะคาดได้ว่าจะเกิดขึ้น” นั่นเอง

จากตัวอย่างคดีพิพาทระหว่าง Dr.Philippe Goldman และบริษัท การบินไทย จำกัด ที่ยกมากล่าวนี้ จะเห็นได้ว่า แม้ประเทศไทยจะยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ รวมทั้งพิธีสารต่างๆและความตกลงที่เกี่ยวข้อง (หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999) แต่อนุสัญญาและพิธีสารต่างๆเหล่านี้ก็ได้เข้ามามีบทบาทต่อการบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ (Designated Airline) ด้วย จึงควรที่จะศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำข้อบทในระบบของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่รวบรวมหลักเกณฑ์ในระบบออร์ซอทั้งหมดมาปรับใช้ในการพิจารณาของศาลไทย

2.2 ผลกระทบกรณีประเทศไทยไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999

หากประเทศไทยไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 จะส่งผลกระทบต่อสายการบินของไทย ที่ทำการบินให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยอาจเสี่ยงต่อการรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นจากการรับขนนั้นอย่างไม่จำกัดจำนวน เพราะเมื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในกรณีดังกล่าว ไม่ตกอยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออลแล้วผู้ประกอบการของไทยอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนอย่างไม่จำกัดภายใต้กฎหมายภายในของประเทศอื่น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าการดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายนั้นกระทำที่ศาลของประเทศใด ซึ่งหลักกฎหมายของแต่ละประเทศในเรื่องความรับผิดชอบของผู้รับขนย่อมมีข้อแตกต่างกันไป เช่น ในกรณีที่มีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายที่ศาลไทย ศาลไทยอาจนำหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนมาปรับใช้ ซึ่งค่าเสียหายที่ผู้โดยสารจะได้รับ อาจมีจำนวนน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา แต่หากการฟ้องเรียกค่าเสียหายกระทำที่ศาลในประเทศสหรัฐอเมริกา สายการบินอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนเงินที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ใน

นุสัญญาได้ ดังนั้น สายการบินของไทยจะตกอยู่ในฐานะที่เสี่ยง เพราะไม่สามารถที่จะกำหนดจำนวนเงิน
เพื่อทำประกันความรับผิดของตนที่อาจเกิดขึ้นจากการรับขนได้

นอกจากนี้ การไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 อาจส่งผลกระทบต่อการค้า
บริการของสายการบินได้ เพราะสายการบินไม่สามารถจูงใจให้ผู้โดยสารใช้บริการของตนได้ เนื่องจาก
(โดยสารเกิดความไม่แน่ใจว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการรับขนแล้ว ผู้โดยสารจะได้รับชดใช้
ค่าเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้ เพราะหากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในกรณีนั้นตกอยู่ภายใต้
บังคับของอนุสัญญามอนทรีออลแล้ว ผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์จากการเป็นภาคีของอนุสัญญา 2 ประการ
คือ

- 1) ผู้โดยสารสามารถทราบสิทธิว่าตนจะได้รับความคุ้มครองในการชดใช้ค่าเสียหายในกรณี
ต่างๆเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนในแต่ละกรณี ไม่ว่าจะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจะกระทำที่ศาลในประเทศใด
- 2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะเลือกนำคดีขึ้นสู่ศาลที่ตนสะดวกได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามเขตอำนาจศาลที่
บัญญัติไว้ในอนุสัญญา ทำให้ลดข้อยุ่งยากและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

2.3 การปรับใช้ระบบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในศาลไทย

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายลักษณะรับขนของไทยที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นว่ามิวิตดุประสงค์ที่จะบัญญัติคลุมถึงการรับขนภายในประเทศเท่านั้น สำหรับ
การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศก็มิได้มีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องมาใช้บังคับเช่นกัน

แม้ว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 จะบัญญัติให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ลักษณะรับขนมาใช้บังคับในเรื่องของการขนส่งทางอากาศในขณะที่การขนส่งทางอากาศระหว่าง
ประเทศได้เกิดขึ้นแล้วก็ตาม แต่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2480 รวมทั้งบทบัญญัติเรื่องการขนส่ง
ทางอากาศดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไป โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ทั้งนี้ เนื่องจาก
คณะอนุกรรมการพิจารณากร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศดังกล่าวเห็นว่า ในเรื่องของการขนส่งทาง
อากาศระหว่างประเทศควรเป็นไปตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.1929 ซึ่งได้กล่าวถึงสาระสำคัญของอนุสัญญา
ดังกล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 แต่เนื่องจากอนุสัญญาวอร์ซอดังกล่าวมีฐานะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่ง
ประเทศไทยปัจจุบันยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีจึงเกิดปัญหาขึ้นว่า เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างประเทศขึ้นสู่ศาลไทย ศาลจะนำหลักกฎหมายดังกล่าวมาปรับแก้คดีอย่างไร ซึ่งแยกพิจารณาได้เป็น 2
กรณี ดังนี้

2.3.1 การนำเอาอนุสัญญาวอร์ซอมาปรับแก้คดีโดยผลของกฎหมาย

โดยทั่วไปแล้ว หากจะให้ศาลไทยรับรู้ว่าสนธิสัญญาฉบับใดเป็นกฎหมายจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ซึ่งได้กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ ซึ่งในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 186 วรรคสอง บัญญัติไว้ว่า “สนธิสัญญาใดมีบทบาทยุติเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรืออำนาจแห่งรัฐ หรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขต ซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจสนธิสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามสนธิสัญญา หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างร้ายแรงต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา”

ข้อความที่ว่า “ออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามสัญญา” นี้หมายความว่า รัฐธรรมนูญได้กำหนดวิธีการที่จะแปลงรูปกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้ได้แก่สนธิสัญญา ซึ่งมีผลผูกพันเฉพาะกับรัฐบาลในฐานะผู้แทนของประเทศ กับภาคีอื่นๆ ให้มีสภาพเป็นกฎหมายภายใน อันจะมีผลให้มีอำนาจบังคับเสมือนเป็นกฎหมายภายในฉบับหนึ่ง และรูปแบบในการทำให้มีสภาพเป็นกฎหมายภายใน อาจทำได้ 2 วิธี คือ

1) ออกเป็นพระราชบัญญัติสั้นๆ 5-6 มาตรา มีข้อความสำคัญว่าพระราชบัญญัตินั้นมีชื่อเรียกว่าอะไร มีวัตถุประสงค์อย่างไร และจะมีข้อความตอนหนึ่งระบุว่าเรื่องใดบ้างที่ต้องการให้มีผลบังคับเป็นกฎหมาย ส่วนรายละเอียดให้ถือตามสนธิสัญญาซึ่งได้แปลเป็นภาษาไทย และแนบท้ายพระราชบัญญัตินั้น

2) ออกเป็นพระราชบัญญัติ โดยการนำเอาข้อความในสนธิสัญญามาเขียนและเรียงใหม่ แต่ในตัวพระราชบัญญัตินั้นจะอธิบายไว้ด้วยว่าเหตุใดจึงต้องออกกฎหมายฉบับนั้น

แม้ว่าในปัจจุบัน อนุสัญญาออร์ซอจะนำมาใช้ในศาลไทยในฐานะที่เป็นกฎหมายมิได้ เนื่องจากประเทศไทยยังมิได้เป็นภาคีสัญญาดังกล่าว และสนธิสัญญาดังกล่าวยังมิได้มีการแปรรูปเป็นกฎหมายภายใน อย่างไรก็ดี ในคดีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หากเป็นกรณีที่อยู่สัญญาทั้งสองฝ่าย หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมิใช่คนสัญชาติไทยแล้ว โอกาสที่อนุสัญญาออร์ซอจะเข้ามามีบทบาทในคดีผ่านทางพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย มาตรา 13 มีทางเป็นไปได้มาก เนื่องจากอนุสัญญาออร์ซอเป็นอนุสัญญาที่มีประเทศเข้าเป็นภาคีกว่า 140 ประเทศ จึงอาจเป็นผลให้อนุสัญญาออร์ซอเข้ามามีบทบาทในฐานะกฎหมายของชาติที่อยู่สัญญามีสัญชาติร่วมกัน หรือกฎหมายของชาติที่เป็นถิ่นที่อยู่ได้ทำขึ้น เป็นต้น

2.3.2 กรณีที่อยู่สัญญามีเจตนาที่จะให้อนุสัญญาออร์ซอมาปรับแก้คดี

ปกติการจะนำกฎหมายระหว่างประเทศมาบังคับใช้ในประเทศไทยนั้นจะต้องมีการออกพระราชบัญญัติอนุวัติการให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยยึดถือทฤษฎีที่ว่าสนธิสัญญาไม่มีผลเป็นกฎหมายภายใน จะมีผลผูกพันเฉพาะกับรัฐหรือฝ่ายบริหารเท่านั้น จะไม่มีผลผูกพันต่อประชาชน

โดยตรงจนกว่าจะได้ตราเป็นกฎหมายบังคับการให้เป็นไปตามสนธิสัญญานั้น อย่างไรก็ตาม หากมีการกล่าวอ้างถึงสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศในศาลไทย ซึ่งมีได้มีกฎหมายในอนุวัติการให้เป็นไปตามนั้น ก็ไม่ได้ห้ามมิให้ศาลรับฟัง เพียงแต่ต้องถือว่าหนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวเป็นข้อเท็จจริงซึ่งศาลไทยไม่อาจรู้ได้เอง คู่ความต้องกล่าวอ้างให้เป็นประเด็น ต้องพิสูจน์ความจริงที่มีอยู่ และต้องนำสืบข้อความในหนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศนั้น

อย่างไรก็ดี ได้มีแนวความคิดของนักกฎหมายเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าวว่า หากเป็นหนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งได้มีการนำลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ย่อมถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของกิจการความเป็นไปของบ้านเมือง เช่น ประเทศไทยมีสัมพันธไมตรีทางการทูตกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในสนธิสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดฉบับหนึ่ง ประเทศไทยทำสนธิสัญญาแลกเปลี่ยนผู้ร้ายข้ามแดนกับเบลเยียม เป็นต้น หรือมิฉะนั้นก็ถือว่าเป็นข้อเท็จจริงที่ยุติได้ สิ่งเหล่านี้แม้ศาลไทยจะไม่ยอมรับว่าเป็นข้อกฎหมาย ก็ควรรับรู้ว่าเป็นข้อเท็จจริงซึ่งรู้กันอยู่ทั่วไป และศาลควรรู้ได้เอง¹⁰²

สำหรับในกรณีที่ปรากฏเป็นที่แน่ชัดว่าคู่กรณีมีเจตนาที่จะใช้สนธิสัญญาออร์ซอมาปรับแก้คดีนั้น จะมีผลใช้บังคับได้เพียงใด มีแนวความเห็นเป็น 2 กรณี คือ

แนวความเห็นแรก เห็นว่าสิ่งที่ศาลจะต้องนำมาพิจารณาก็คือพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 มาตรา 13 ซึ่งบัญญัติว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งที่เป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณีเป็นอันดับแรก” และคำว่า “กฎหมาย” ในมาตรานี้ครอบคลุมถึงกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น สนธิสัญญาออร์ซอด้วย เพราะตามหลักเกณฑ์ทั่วไปแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งต้องยึดเอาพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมายเป็นหลัก และเป็นที่ยอมรับตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 มาตรา 3 กฎหมายที่คู่กรณีมีเจตนาที่จะให้ใช้กับสัญญานั้นมิได้หมายถึงกฎหมายภายในเสมอไป¹⁰³ ทั้งนี้ เนื่องจากขอบเขตของหลักเกณฑ์ทั่วไปแห่งกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลนั้น อยู่ที่ว่าจะขัดกับระบบของพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่ง

¹⁰² วิชญ เกรืองาม, การใช้กฎหมายระหว่างประเทศในระบบกฎหมายภายในของไทย, รายงานผลการวิจัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518, หน้า 142-413.

¹⁰³ ไชยวัฒน์ บุณนาค, กฎหมายการบิน, บทบัณฑิตย, ปีที่ 34, 2520, หน้า 33.

กฎหมายไม่ได้เท่านั้น¹⁰⁴

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดในการใช้กฎหมายอื่นนอกจากกฎหมายภายในของประเทศ นั้น มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 ระบุว่า “ถ้าจะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ให้ใช้กฎหมายนั้นเพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศสยาม” ดังนั้นปัญหาที่จะต้องพิจารณาก็คือ กรณีใดบ้างที่ศาลไทยจะถือว่าเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งเรื่องนี้ศาลไทยจะต้องพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป โดยจะต้องพิจารณาถึงกาลเทศะ สภาพแวดล้อมของสังคมไทย ตลอดจนความรู้สึกในทางศีลธรรมของประชาชนชาวไทย ถ้าหากสิ่งเหล่านี้เปลี่ยนแปลงไป ก็อาจทำให้กรณีที่เคยถือว่าขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ไม่เป็นกรณีที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนอีกต่อไป

สำหรับปัญหาที่ว่า การใช้กฎหมายต่างประเทศอย่างไรจึงจะถือว่าขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนนั้น ท่านศาสตราจารย์หยุด แสงอุทัย ได้ให้ความเห็นว่า ประการแรก การที่กฎหมายต่างประเทศมีข้อความขัดต่อบทบัญญัติซึ่งเป็นบทบังคับของกฎหมายไทย เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับความสามารถนั้น ไม่ได้หมายความว่า การใช้กฎหมายนั้นจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทยเสมอไป ทั้งนี้ เพราะเป็นธรรมดาที่กฎหมายต่างประเทศ ซึ่งบัญญัติขึ้นในต่างประเทศ โดยอาศัยความเป็นอยู่สภาพของบ้านเมือง และความต้องการของประชาชนของประเทศนั้นๆ จะต้องแตกต่างกับกฎหมายไทย ดังนั้น ในการพิจารณาว่าการใช้กฎหมายต่างประเทศเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทยหรือไม่นั้น ศาลไทยจะต้องพิจารณาเป็นกรณีๆ ไปโดยคำนึงถึงกาลเทศะ การกระทบกระเทือนต่อความเป็นอยู่ของประเทศไทย ประการที่สอง ในส่วนที่เกี่ยวกับศีลธรรมอันดีของประชาชนนั้น การที่จะทราบว่า การใช้กฎหมายต่างประเทศเป็นการขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทยหรือไม่ ย่อมแล้วแต่ความเห็นชอบของประชาชนทั่วไปในขณะนั้นว่า ถ้านำกฎหมายของประเทศนั้นมาใช้บังคับในประเทศไทย ประชาชนชาวไทยจะรู้สึกว่าเป็นการขัดต่อศีลธรรมอันดีหรือไม่ ประการที่สาม ถ้ากฎหมายต่างประเทศนั้นได้บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นปรัปักษ์ต่อ

¹⁰⁴ หยุด แสงอุทัย, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 10, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524) หน้า 49.

ประเทศไทยโดยตรง หรือการใช้กฎหมายของประเทศนั้นขัดต่อจุดประสงค์ของกฎหมายไทย จะต้องถือว่าเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเสมอ¹⁰⁵

แนวความเห็นที่สอง นักนิติศาสตร์บางท่านเห็นว่า การที่คู่กรณีตกลงกันให้นำเอาอนุสัญญาอาร์ชอมาปรับแก้คดีนั้น เป็นเรื่องของความตกลงของคู่กรณี และเป็นเรื่องเจตนาในระหว่างคู่กรณี โดยแท้ ว่าในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกิดขึ้นความรับผิดชอบและสิทธิต่างๆที่มีต่อกันจะเป็นไปในลักษณะเดียวกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาอาร์ชอแต่มีใช่เป็นการนำเอาอนุสัญญาอาร์ชอในฐานะที่เป็นกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้แต่อย่างใดและมีใช่เรื่องที่ต้องห้ามตามกฎหมายแต่ประการใด แต่เป็นเรื่องที่ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้ตามหลักทฤษฎีความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา

ในส่วนอำนาจการตกลงกันระหว่างคู่สัญญานั้น ท่านอาจารย์กมล สนธิเกษตริณ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า ในวงการค้านั้น ความตกลงระหว่างคู่กรณีเป็นเรื่องสำคัญ ถ้าหากคู่กรณียอมกัน ไม่จำเป็นเสมอไปว่าการตกลงทำสัญญาอะไรกันจำเป็นต้องยุติธรรม ทั้งสองฝ่ายจะต้องได้ประโยชน์ หรือมีหน้าที่ด้วยกันทั้งสองฝ่าย ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลย่อมขึ้นอยู่กับความพอใจของเขา หากว่าความตกลงนั้นไม่ขัดต่อกฎหมาย ก็ใช้บังคับได้¹⁰⁶

เกี่ยวกับกรณีนี้ ข้าพเจ้ามีความเห็นว่า การที่ในสัญญาฉบับหนึ่งให้ใช้ออนุสัญญาอาร์ชอบังคับนั้น เป็นเรื่องความตกลงในระหว่างคู่กรณี ซึ่งมิใช่เป็นเรื่องที่ตกลงให้ใช้ออนุสัญญาอาร์ชอในลักษณะที่เป็นกฎหมาย แต่เป็นการตกลงในหลักปฏิบัติระหว่างกัน และอาศัยอำนาจของกฎหมายภายในบังคับการให้เป็นไปตามนั้น

3. การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

ปัจจุบันศาลไทยมีแนวโน้มที่จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนมาใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศด้วย ในขณะที่ประเทศส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมธุรกิจการเดินอากาศ

¹⁰⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 77-79.

¹⁰⁶ กมล สนธิเกษตริณ, รายงานการสัมมนาเรื่อง การขนส่งทางทะเล ปัญหาและแนวทางแก้ไข, วันที่ 7 กรกฎาคม 2526, จัดโดยสถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี และคณะนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 57.

ระหว่างประเทศต่างเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาออร์ซอฉบับต่างๆอันก่อให้เกิดผลต่อสิทธิความที่ขึ้นสู่ศาลไทย ดังนี้

1) ในลักษณะขอบเขตของความรับผิดชอบนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร หรือความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากการที่ต้องล่าช้าในการขนส่ง เว้นแต่กรณีอันเป็นเหตุสุดวิสัย ในขณะที่อนุสัญญาออร์ซอ รวมทั้งอนุสัญญามอนทรีออล ได้ขยายขอบเขตออกไป ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายระหว่างการดำเนินการใดๆ ในการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ด้วย แต่ผู้ขนส่งก็สามารถพ้นจากความรับผิดได้ หากกรณีเป็นเรื่องเหตุสุดวิสัย หรือผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าคนได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆที่จำเป็นทุกประการเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว

2) ในเรื่องค่าเสียหายนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้จำกัดขอบเขตของค่าเสียหายไว้ และยังกำหนดอีกว่าการตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น หากมิได้ตกลงโดยชัดแจ้ง ข้อความดังกล่าวถือเป็นโมฆะ โดยให้อำนาจศาลผู้วินิจฉัยคดีใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศฉบับต่างๆ ได้กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้เป็นจำนวนที่แน่นอน เพื่อให้คนโดยสาร ซึ่งต่างเชื้อชาติกัน ได้รับความคุ้มครองที่เท่ากัน โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติว่า คนสัญชาติใดควรจะได้รับ ความคุ้มครองในวงเงินเท่าใด ขณะเดียวกันก็ไม่กำหนดให้ค่าเสียหายนั้นสูงจนเกินส่วน อันจะทำให้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องถึงกับประสบภาวะขาดทุน ล้มละลาย และการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่ได้จำกัดวงเงินความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นไว้ นั้น ถือเป็นการล่อแหลมในกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นสายการบินของไทย และคนโดยสารเป็นชาวต่างชาติ ดังเช่นกรณีที่อากาศยานโบอิง 737 ของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ตกที่จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2530 เป็นต้น

3) ในเรื่องการกำหนดตัวผู้ขนส่งซึ่งมีฐานะเป็นคู่ความฝ่ายหนึ่งนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ให้คำจำกัดความของผู้ขนส่งไว้ว่า หมายถึงผู้รับขนส่ง หรือคนโดยสารเพื่อพาหนึ่งเป็นทางค้าปกติของตน ในขณะที่การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนี้มีผู้เกี่ยวข้องมากมายอันเนื่องมาจากเหตุผลทางการตลาด การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดขอบเขตของผู้ขนส่งไว้ดังกล่าว ทำให้ผู้เสียหายมีโอกาสเลือกฟ้องบุคคลที่จะต้องรับผิดได้ไม่มากเท่ากับที่ในอนุสัญญาออร์ซอหรืออนุสัญญามอนทรีออล กำหนดไว้ โดยเฉพาะในกรณีที่การขนส่งนั้นเป็นการขนส่งหลายทอด นอกจากนี้ การที่อนุสัญญาออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออลไม่ให้คำนิยามคำว่าผู้ขนส่งไว้ ก็เป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการตีความเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคได้มากขึ้นด้วย

4) ในเรื่องเขตอำนาจศาล แม้ว่าเขตอำนาจของอนุสัญญาออร์ซอเดิมจะจำกัดอยู่ในประเทศที่เป็นภาคีคู่สัญญาเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาจากจำนวนประเทศที่เป็นภาคีแล้ว จะเห็นได้ว่า ข้อจำกัดดังกล่าวเกือบจะไม่เป็นผล

เพราะอนุสัญญาออร์ซอมีประเทศต่างๆเข้าเป็นภาคีเป็นจำนวนมาก และหากย้อนพิจารณาประกอบกับเรื่องของผู้ขนส่งด้วยแล้ว จะเห็นว่าการกำหนดขอบข่ายของผู้ขนส่งไว้กว้างขวางนั้น ทำให้เขตอำนาจศาลขยายกว้างตามไปด้วย

นอกจากนี้เขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาออร์ซอก็คงขยายกว้างกว่าที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทย กล่าวคือ ศาลที่จะมีอำนาจพิจารณาคดีในคดีความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายไทยจะต้องเป็นศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา หรือศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น ในขณะที่ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญาออร์ซอจะได้แก่ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ ศาลที่ผู้ขนส่งมีถิ่นที่ธุรกิจแห่งใหญ่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน และศาลที่มีอำนาจ ณ ถิ่นปลายทาง ทั้งนี้ ต่อมาภายหลัง อนุสัญญามอนทรีออลยังได้กำหนดเพิ่มเขตอำนาจศาลที่ห้า ซึ่งได้แก่ ศาลที่โจทก์มีถิ่นที่อยู่ถาวร

การที่เขตอำนาจศาลขยายกว้างออกครั้งนี้ ยิ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถเลือกฟ้องคดีได้สะดวกขึ้น แต่ถ้าเป็นเขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยแล้ว หากเกิดกรณีที่ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายซื้อบัตรโดยสารจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของสายการบิน โดยสายการบินผู้ขนส่งรายนั้นมีได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย การดำเนินคดีจะเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก จนบางครั้งอาจทำให้ผู้โดยสารต้องนำคดีไปฟ้องยังศาลต่างประเทศ ทำให้ไม่สะดวกและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูง

อย่างไรก็ดี ในฐานะที่ข้าพเจ้าเป็นเจ้าของหน้าที่กฎหมายของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด หรือที่รู้จักกันในนามของ Bangkok Airways ซึ่งเป็นสายการบินของไทยที่ให้บริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ข้าพเจ้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระบบโคจรรอบโลกที่มีลักษณะเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของสายการบินที่ทำการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนี้

1) กฎหมายไทยได้กำหนดให้สายการบินมีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งโดยไม่จำกัดจำนวน และผู้เสียหายเป็นผู้ที่มีหน้าที่พิสูจน์เหตุแห่งความเสียหาย ดังนั้น หากผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ ศาลก็ไม่อาจกำหนดความรับผิดให้สายการบินชดใช้ได้ ส่วนสายการบินก็สามารถหนีบยกข้อต่อสู้ใดๆขึ้นต่อสู้ได้โดยไม่จำกัด และไม่มีการสละสิทธิในการต่อสู้ ซึ่งหลักนี้เป็นเรื่องที่ตรงกันข้ามกับหลักเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในระบบออร์ซอและอนุสัญญามอนทรีออลเป็นเหตุให้สายการบินอยู่ในฐานะความรับผิดชอบและการต่อสู้คดีที่คิดว่ากรณีประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นสมาชิกในอนุสัญญาระบบโคจรรอบโลกฉบับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาออร์ซอ ผู้โดยสารยังคงสามารถฟ้องสายการบินที่ต่างประเทศได้ ในกรณีที่สายการบินมีสำนักงานสาขาตั้งอยู่ในประเทศนั้นๆ หรือในกรณีที่สายการบินมีเส้นทางบินระหว่างประเทศ ผู้โดยสารอาจฟ้องต่อศาลในประเทศที่สายการบินมีเส้นทางบินไปถึงได้ เช่น กรณีผู้โดยสารซื้อบัตรโดยสารไปกลับของ Bangkok Airways ในเส้นทาง สิงคโปร์-สมุย หรือ พนมเปญ-กรุงเทพฯ ผู้โดยสารสามารถฟ้อง Bangkok Airways ที่ประเทศสิงคโปร์ หรือพนมเปญแล้วแต่กรณีได้ เนื่องจากเส้นทางบินดังกล่าวเป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ และประเทศสิงคโปร์และประเทศกัมพูชาต่างก็เป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว

2) ในข้ออ้างที่ว่า หากประเทศไทยไม่เป็นภาคีอนุสัญญา จะทำให้เกิดความรับผิดโดยไม่จำกัด และเกิดความเสียหายมากขึ้น เป็นเหตุให้ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยต้องสูงขึ้นนั้น อาจไม่เป็นความจริงเสมอไป เนื่องจากการคำนวณความเสียหายมีองค์ประกอบหลายด้านที่นำมาคิดคำนวณและความเสียหายมิได้คำนวณจากการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา เพราะอนุสัญญาไม่ได้กำหนดให้ผู้โดยสารจำกัดยอมรับจำนวนที่จำกัดนั้น ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจพิสูจน์ความเสียหายที่มากขึ้นได้ ดังจะเห็นได้จากแนวโน้มของการแก้ไขอนุสัญญามอนทรีออลที่ไม่จำกัดความเสียหายไว้

3) กรณีที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ได้กำหนดให้ผู้โดยสารสามารถฟ้องร้อง ณ ภูมิลำเนาของผู้โดยสารได้นั้น หากสายการบินมีผู้โดยสารชาวต่างชาติจำนวนมาก จะทำให้เกิดปัญหาในการต่อสู้คดีในต่างประเทศ ซึ่งจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและระยะเวลา โดยเฉพาะกรณีที่มีชาวต่างชาติหลายประเทศในเที่ยวบินเดียวกัน

4) ในกรณีที่ประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา กฎหมายภายในที่จะอนุวัติการตามอนุสัญญาควรจะพิจารณากำหนดในลักษณะที่เป็นคุณแก่สายการบิน สำหรับเส้นทางบินในประเทศที่ไม่เข้าข่ายความรับผิดตามอนุสัญญา โดยไม่นำเอามาตรฐานการปฏิบัติระหว่างประเทศมาใช้บังคับ

ภาคผนวก

- (๑) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.
- (๒) บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
พ.ศ.

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๗/ ๖๕๕๒๖



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เลขรับ 5157
วันที่ ๑ ก.ย. ๒๕๕๗
เวลา ๑๓.๔๕ น.

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗๐ สิงหาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๕ ฉบับ

ด้วยคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติต่อ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.
๒. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
๓. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
๔. ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
๕. ร่างพระราชบัญญัติมาตราซึ่งตวงวัด (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงได้ใช้อำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรี
และคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔๓ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช
๒๕๕๗ เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่ง
มาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการ
และเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา
เป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

กลุ่มงานนิติคดี
รับที่ ๗๓๖/๒๕๕๗
วันที่ ๑ ก.ย. ๒๕๕๗
เวลา ๑๕.๐๘

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

สำนักเลขาธิการประชุม
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๒๗๓๐ (ภาคมาศ)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๐๑๖๐ (Desktop/คสช./ส่งสภา)

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๗๓๖/๒๕๕๗ วันที่ ๑ ก.ย. ๒๕๕๗
เวลา ๑๕.๑๘ ส่ง ๖/กท./๖๕๕๗
สำนักการประชุม

(๓)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง

“ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของตามสัญญารับขนทางอากาศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศ ใบรับของ หรือในบันทึกซึ่งปรากฏข้อมูลโดยวิธีอื่นในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ แล้วแต่กรณี

“ลูกจ้าง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้างหรือไม่ก็ตาม

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งผู้สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

มาตรา ๗ ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อความแสดงถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง

(๒) ข้อความแสดงถึงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง

วิธีอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการในวรรคหนึ่งอาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนได้ ถ้ามีการใช้วิธีอื่น ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสาร ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร

ให้มีการแสดงข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าอาจมีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กรณีสัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน

การไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญา รับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

มาตรา ๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเบียน ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง เว้นแต่ความเสียหายที่เป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งสัมภาระลงทะเบียนนั่นเอง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระไม่ลงทะเบียน รวมถึงสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายของสัมภาระลงทะเบียน หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญา รับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นกรณีพิพาทที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินการมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ

ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสาร

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติทั้งปวงว่าด้วยความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ค่าเสียหายตามมาตรา ๘ มีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ตามมาตรา ๑๑

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายตามมาตรา ๘ ในมูลค่าส่วนที่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน หากพิสูจน์ได้ว่า

(๑) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ

(๒) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากกรณีล่าช้าในการรับขนคนโดยสารตามมาตรา ๑๐ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสี่พันหกสิบล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน

มาตรา ๑๔ ในการรับขนคนโดยสารที่มีสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงหนึ่งพันหนึ่งร้อยสามสิบเอ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ในขณะที่ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่คนโดยสารได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าว เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียน ณ ถิ่นปลายทาง

มาตรา ๑๕ บทบัญญัติมาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ มิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน

มาตรา ๑๖ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งมิใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ หรือมาตรา ๑๔ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๗ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า

การจ่ายเงินล่วงหน้าตามวรรคหนึ่ง มิถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น

ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

มาตรา ๒๐ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดี และตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๗ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่มีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง คนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น จะฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งทอดที่ได้ดำเนินการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือกรณีล่าช้าอันเกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทอดแรกได้ตกลงรับผิดชอบตลอดการเดินทางโดยชัดแจ้งแล้ว

ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระ คนโดยสารย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกและผู้ขนส่งทอดสุดท้าย รวมทั้งอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่สัมภาระล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร

หมวด ๒

การรับขนของ

มาตรา ๒๒ ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ

วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้ และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง

มาตรา ๒๓ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ต้องมีรายการอย่างน้อยตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง รวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าตรวจ และของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารแสดงถึง สภาพแห่งของได้

ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ ภาระผูกพัน หรือความรับผิดชอบ แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๕ ให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ ดังต่อไปนี้

- (๑) ฉบับที่หนึ่ง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้
- (๒) ฉบับที่สอง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่ง ลงลายมือชื่อไว้
- (๓) ฉบับที่สาม ให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งไว้ภายหลังจากที่ ผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้ว

การลงลายมือชื่อของผู้ตราส่งและผู้ขนส่งอาจใช้วิธีการพิมพ์หรือประทับตราแทนก็ได้ ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่ง จัดทำใบตราส่งทางอากาศนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีการรับขนของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

- (๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน
- (๒) เมื่อมีการใช้วิธีอื่นแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน

มาตรา ๒๗ การไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๒๖ ไม่กระทบต่อการมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศ และสัญญานั้น ยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๘ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความ เกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้แก่ แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่ง เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

ผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่ง สำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง หรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความ ไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้

ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับความเสียหาย ทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการ ในนามของผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง

มาตรา ๒๙ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุ รวมถึงข้อความเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อแห่งของ เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ส่วนข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของ ไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นแล้วต่อหน้าผู้ตราส่ง และได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่ระบุเกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

มาตรา ๓๐ เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญารับขนทางอากาศแล้ว ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ ดังต่อไปนี้

- (๑) ถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือท่าอากาศยานปลายทาง
- (๒) ให้ส่งมอบของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ที่อากาศยานลง
- (๓) ให้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่มีชื่อผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม ณ ถิ่นปลายทาง

หรือในระหว่างการเดินทาง

- (๔) ให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง

ผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช่สิทธิจัดการกับของตามวรรคหนึ่งในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการที่ตนได้ใช้สิทธินั้น

ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน

ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง โดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศฉบับที่มอบให้แก่ผู้ตราส่งหรือใบรับของที่มอบให้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง

สิทธิของผู้ตราส่งตามวรรคหนึ่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามมาตรา ๓๑ แต่ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่อาจติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิจัดการกับของนั้นอีก

มาตรา ๓๑ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิตามมาตรา ๓๐ ไปแล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน

ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ยกนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๓๒ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่มีตาม มาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือ เพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวง ที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๓ บทบัญญัติมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ไม่กระทบต่อ ความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอก ซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมาจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

ความในมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ จะปฏิบัติให้แตกต่างออกไปได้ ต่อเมื่อกำหนดไว้ชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

มาตรา ๓๔ ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการ ทางศุลกากร ทางการค้า หรือของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ก่อนที่จะส่งมอบของ ให้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการที่ข้อมูล หรือเอกสารเช่นว่านั้นขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจาก ความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูล หรือเอกสารตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๓๕ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่าง การรับขนทางอากาศ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (๑) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง
- (๒) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (๓) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ
- (๔) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำ ของออก หรือการนำของผ่านแดน

การรับขนทางอากาศตามมาตรานี้ ให้ความหมายรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่ในหน้าที่ ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่

- (๑) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญา สำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

(๒) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๖ ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่ความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของโดยอนุโลม

มาตรา ๓๗ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า น้ำหนักที่จะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คือน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี

ถ้าการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้าแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้นมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกันหรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่บันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง ให้ใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

มาตรา ๓๙ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๓๗ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๗

มาตรา ๔๐ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนของ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น

มาตรา ๔๒ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๒ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่การรับขนของดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกและผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่ของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

หมวด ๓
การรับขนร่วมกัน

มาตรา ๔๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๕ วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกัน และได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

หมวด ๔

การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

มาตรา ๔๕ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่มีผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่งตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทางของการขนส่ง แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีการให้อำนาจเช่นว่านั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๔๖ ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางรับขนตามมาตรา ๔๕ ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้

มาตรา ๔๗ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

ในกรณีที่การรับขนดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน เป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย แต่การกระทำหรือละเว้นการกระทำเช่นว่านั้นไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ความตกลงพิเศษที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ การสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามมาตรา ๑๔ และมาตรา ๓๗ ย่อมไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

มาตรา ๔๘ การหักท้วงที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือคำสั่งที่จะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่คำสั่งตามมาตรา ๓๐ จะมีผลต่อเมื่อได้แจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาแล้วเท่านั้น

มาตรา ๔๙ ในการรับขนซึ่งปฏิบัติกรโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้บังคับกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๕๐ ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดสำหรับบุคคลนั้น

มาตรา ๕๑ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในหมวดนี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งหมวดนี้

หมวด ๕

การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

มาตรา ๕๒ การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีค่าสินไหมทดแทน จากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕๓ สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๕๔ ในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๖
การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

มาตรา ๕๕ ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม

มาตรา ๕๖ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๕๗ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปจนแล้วเสร็จโดยถือว่าคดีนั้นมีใช้คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของ
ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
พ.ศ.

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากปัจจุบันการประกอบการรับขนทางอากาศไม่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ความเสียหายแก่สินค้าที่รับขน และความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขน และต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๖ เข้ามาปรับใช้ ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำกัด และทำให้ผู้เสียหายมีภาระในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อมูลทางด้านเทคนิคและเป็นปัญหาในทางปฏิบัติมาโดยตลอด ประกอบกับรูปแบบของเอกสารการรับขนตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่เป็นรูปแบบเดียวกับที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติ และยังมีประเด็นปัญหาว่าบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สามารถใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ด้วยหรือไม่ เพียงใด ทำให้คู่สัญญาการรับขนทางอากาศไม่มีความมั่นใจในสิทธิและหน้าที่ของตน และทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ รวมทั้งนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของประเทศไทย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดรูปแบบของเอกสารการรับขนเพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เพื่อให้การประกอบกิจการรับขนทางอากาศมีหลักเกณฑ์สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของนานาประเทศและสภาพการณ์ปัจจุบัน และเพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ตลอดจนคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๒.๑ กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้มีขอบเขตการใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งกรณีที่เป็นการบินเพื่อสินจ้างรางวัลและการรับขนให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำาเนนงเป็นทางค้าปกติ แต่มิให้ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณียภัณฑ์เนื่องจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ในเรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ รวมทั้งกำหนดให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๔ ร่างมาตรา ๕ และร่างมาตรา ๕๕) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ที่ต้องการให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ได้กำหนดให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ ในกรณีที่การรับขนดังกล่าวมีการรับขนโดยรูปแบบอื่นด้วย เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๔๔)

๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือมุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้เป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดดังกล่าวไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญาดังกล่าวยังคงอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๗ ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๕๑)

๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางอากาศระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งมีรายการตามที่กำหนดหรืออาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการที่กำหนดให้ต้องมีในเอกสารการรับขนแทนได้ แต่ผู้ขนส่งต้องเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลดังกล่าวให้แก่ผู้โดยสารด้วย ทั้งนี้ เพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing (ร่างมาตรา ๗)

(๒) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ที่เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน (ร่างมาตรา ๘) และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของตน โดยแบ่งเป็นกรณีสัมภาระลงทะเบียน และกรณีสัมภาระไม่ลงทะเบียนหรือสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๙) รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๑๐) ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ตามเหตุที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๑)

(๓) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ทั้งสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสัมภาระ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทั้งต่อคนโดยสารและสัมภาระ (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคสอง ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔) รวมทั้งกำหนดกรณี que ผู้ขนส่งไม่สามารถใช้สิทธิในการจำกัดจำนวนความรับผิดได้ (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และร่างมาตรา ๑๕) อย่างไรก็ตาม การจำกัดจำนวนความรับผิดดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อกรณีที่ศาลจะนำค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ตลอดจนดอกเบี้ยที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์มารวมด้วย เว้นแต่ค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนที่ผู้ขนส่งได้เสนอต่อโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุหรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๖)

(๔) กำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ (ร่างมาตรา ๑๘)

(๕) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน และกำหนดมิให้ใช้สิทธิดังกล่าวในกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำ

หรือละเว้นการกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๑๙)

(๖) กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับสัมภาระในการทักท้วงต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน หรือกรณีล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๐)

(๗) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่เป็น การขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก รวมทั้งกำหนดสิทธิในการฟ้อง ผู้ขนส่งแต่ละทอดของคนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๒๑)

๒.๔ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดชอบและ ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องกับ อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ หรืออาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีบันทึก การรับขนที่จะดำเนินการแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีการใช้วิธีอื่นและ ผู้ตราส่งร้องขอ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบใบรับของให้แก่ผู้ตราส่งด้วย ทั้งนี้ ใบตราส่งทางอากาศและ ใบรับของต้องมีรายการตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๒ และร่างมาตรา ๒๓)

(๒) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับ จำนวน ๓ ฉบับ ในกรณีที่มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ รวมทั้งต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๕) และกำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความ ที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือโน้ตบันทึกโดยวิธีอื่น (ร่างมาตรา ๒๘)

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งในการเรียกให้จัดทำใบตราส่ง ทางอากาศ หรือเรียกให้ส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน ในกรณีที่มีของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๖)

(๔) กำหนดให้ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น ของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๒๙) และกำหนดให้การไม่ออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ หรือการไม่ปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนซึ่งยังคงอยู่ ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๗)

(๕) กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่งกรณีต่าง ๆ เช่น กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจเรียกให้ผู้ตราส่งส่งมอบเอกสารที่แสดงถึงสภาพแห่งของเพื่อประโยชน์ ในการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นตามที่จำเป็น (ร่างมาตรา ๒๔) กำหนดให้ผู้ขนส่ง แจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน ในกรณีพ้นวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสาม) กำหนดให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง (ร่างมาตรา ๓๑ วรรคสอง) กำหนดให้ผู้ตราส่งจัดข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการต่าง ๆ ก่อนที่ จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๔) หรือกำหนดให้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถ

บังคับใช้สิทธิในการจัดการของตามมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ได้ในนามตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของบุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๓๒)

(๖) กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญารับขน โดยต้องไม่ใช้สิทธิในทางที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่งและวรรคสอง) และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคห้า)

(๗) กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง และผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนครบถ้วนแล้ว (ร่างมาตรา ๓๑)

(๘) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย (ร่างมาตรา ๓๕) รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๓๖) และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสี่) รวมทั้งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๕ วรรคสอง)

(๙) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพิธีการต่าง ๆ ขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน (ร่างมาตรา ๓๔)

(๑๐) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของ ทั้งกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๓๗) รวมทั้งกำหนดเกณฑ์ในการคิดน้ำหนักซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๘)

(๑๑) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

(๑๒) กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับของในการทักท้วงต่อผู้ขนส่งกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ หรือกรณีล่าช้าในการรับขน และกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๔๒)

(๑๓) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่มีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก และกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๔๓)

๒.๕ กำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความจริง (ร่างมาตรา ๔๕ ร่างมาตรา ๔๖ และร่างมาตรา ๔๗) กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความจริง รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว (ร่างมาตรา ๔๗ และร่างมาตรา ๔๘) และสิทธิในการใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและข้อจำกัดความรับผิดชอบของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๙)

รวมทั้งกำหนดยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๕๐)

๒.๖ กำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขน
ทั้งในกรณีการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ (ร่างมาตรา ๕๒ และร่างมาตรา ๕๓)

๒.๗ กำหนดให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย
เป็นเกณฑ์ในการคำนวณเพื่อแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทในกรณีที่มีการฟ้องคดี
ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๔)

๒.๘ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มี
เขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ (ร่างมาตรา ๕๖)

๒.๙ กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ
ภายในประเทศที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕๗)



"การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่า ยี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวด้วยการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณา ก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำโดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรา นี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตาม พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)