

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

ค.ศ. ๑๙๙๙

(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999)

สาระสำคัญของอนุสัญญา

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๙๙^๑ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า อนุสัญญานี้ มีหลักการสำคัญเกี่ยวกับเอกสารการรับขน หลักความรับผิด จำนวนจำกัดความรับผิด (limits of liability) และการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ การรับขนร่วมกัน การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ขนส่งตามสัญญา และการฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการรับขนทางอากาศ ดังนี้

(๑) ขอบเขตการใช้บังคับ (Article 1 และ Article 2)

๑) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับ “**การรับขนระหว่างประเทศ**” ซึ่งคน สัมภาระหรือของ (cargo) ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยานเพื่อสินค้า และอนุสัญญานี้ยังใช้แก่การรับขนให้เปล่าโดยอากาศยาน ซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศด้วย

๒) อนุสัญญาให้ “**การรับขนระหว่างประเทศ**” หมายถึง การรับขนใดๆ ซึ่งถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางที่คู่สัญญาตกลงกันไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ เช่น โตเกียว-นิวยอร์ก หรือตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งถึงแม้ว่ารัฐนั้นไม่เป็นรัฐภาคีก็ตาม เช่น โตเกียว-กรุงเทพฯ-โตเกียว (กรณีในประเทศไทยไม่เป็นภาคีอนุสัญญานี้) และในทางกลับกันการรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวโดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ไม่เป็นการรับขนระหว่างประเทศ เช่น กวางเจา-ไต้หวัน (ปัจจุบันถือนโยบายจีนเดียวจึงเป็นอาณาเขตของรัฐเดียว หรือ นิวยอร์ก-ลาสกัส เป็นอาณาเขตของสหรัฐอเมริกาแม้จะอยู่ห่างกันและต้องบินผ่านประเทศอื่นก็ตาม)

๓) อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือโดยองค์การของรัฐที่ตั้งขึ้นตามกฎหมาย ถ้าการรับขนเป็นการรับขนระหว่างประเทศตามอนุสัญญานี้

๔) ในการรับขนของที่เป็นไปรษณีย์ภัณฑ์ ผู้ขนส่งต้องผิดรับเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์เท่านั้น ไม่มีความรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับไปรษณีย์ภัณฑ์ดังกล่าว และบทบัญญัติอื่นของอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับการรับขนของที่เป็นไปรษณีย์ภัณฑ์

(๒) เอกสารการรับขน (ตัวโดยสาร ป้ายกำกับสัมภาระและใบตราส่งทางอากาศ)

อนุสัญญานี้ยังคงกำหนดให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขน (Article 3 และ Article 4) ที่มีรายการตามที่กำหนด แต่เพื่อรองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing หรือ Electronic Air waybill อนุสัญญานี้ยอมให้ใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนที่อยู่ในรูปกระดาษ (paper ticket /identification

^๑ ตัวบทอนุสัญญาและคำแปลอนุสัญญาอย่างไม่เป็นทางการสามารถเข้าถึงและ download ได้ที่

tag /air waybill) ได้แต่ผู้ขนส่งต้องเสนอที่จะส่งมอบเอกสารที่แสดงข้อมูลที่มีอยู่ในระบบให้แก่คนโดยสารหรือผู้ตราส่งของ ทั้งนี้ การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขนข้างต้น ไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งสัญญารับขนดังกล่าวยังอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญา รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดด้วย

(๓) ความรับผิดของผู้ขนส่งและขอบเขตของการชดใช้ความเสียหาย (Article 17 ถึง Article 22)

๑) ความรับผิดกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ โดยแบ่งความรับผิดเป็น ๒ ชั้น (Two – tier liability)

ก) ในชั้นที่ ๑ ส่วนที่ไม่เกิน ๑๑๓,๑๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน (Special Drawing Rights - SDR) (ประมาณ ๕,๕๑๑,๔๙๘.๗๒ บาท)^๒ ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะปฏิเสธว่าตนไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้

ข) ในชั้นที่ ๒ ส่วนที่เกิน ๑๑๓,๑๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งเป็นฝ่ายผิด (Presumption of fault) เพื่อให้ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์แก้ว่าตนไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหาย

๒) ความรับผิดในความเสียหายจากกรณีล่าช้า (delay) ในการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ ๔,๖๙๔ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือประมาณ ๒๒๘,๗๔๔.๒๕ บาท ต่อคนโดยสารแต่ละคน

๓) ความรับผิดกรณีสัมภาระของคนโดยสารถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหาย ถ้าเป็นสัมภาระลงทะเบียน ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด แต่ถ้าเป็นสัมภาระติดตัวอยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดเมื่อจงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีที่สัมภาระล่าช้า ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ ๑,๑๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสาร หรือประมาณ ๕๕,๑๑๔.๙๘ บาท เว้นแต่มีการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียน ณ ถิ่นปลายทาง (มีการชำระค่าประกันเพิ่มเติม)

๔) ความรับผิดกรณีของ (cargo) ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีล่าช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัด และจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม หรือประมาณ ๙๒๕.๘๙ บาท ต่อกิโลกรัม

จำนวนจำกัดความรับผิดที่กำหนดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินดังกล่าว จะมีการทบทวนทุกกรอบระยะเวลา ๕ ปี (Article 24)^๓ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงทางเศรษฐกิจของโลก

^๒ อัตราคำนวณหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๖, ๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เทียบเท่ากับ ๑๕๒ เหรียญสหรัฐ (ที่มา : กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund) <http://www.imf.org/external/fin.htm>) เทียบอัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๖, ๑ เหรียญสหรัฐ เท่ากับ ๓๒.๐๖ บาท

^๓ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในฐานะผู้เก็บรักษาอนุสัญญา (depository) ได้ริเริ่มกระบวนการทบทวนเกณฑ์จำกัดความรับผิด เมื่อปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๑ (ค.ศ. ๒๐๐๘) ดังนี้

ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญาฯ รับขนอยู่ใต้บังคับจำนวนจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่กำหนดในอนุสัญญาฯ หรือไม่จำกัดจำนวนความรับผิดก็ได้ (Article 25) ซึ่งข้อกำหนดใดๆ ในสัญญาที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งจะกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่อนุสัญญาฯ ไว้เป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดดังกล่าวไม่ทำให้สัญญาฯ รับขนทั้งฉบับเป็นโมฆะ ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาฯ ที่ยังคงอยู่ ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ (Article 26)

นอกจากนั้น ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ อนุสัญญาฯ กำหนดให้มีการจ่ายเงินล่วงหน้า (Advance payment) ให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า

(๔) การรับขนร่วมกัน (combine carriage)

การรับขนร่วมกันที่ปฏิบัติการโดยส่วนหนึ่งของเส้นทางโดยทางอากาศ และส่วนอื่นของเส้นทางโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ (Article 38)

(๕) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

ในกรณีที่มีการทำสัญญากับผู้ขนส่งรายหนึ่ง คือ ผู้ขนส่งตามสัญญา (contractual carrier) แต่ผู้ขนส่งอีกรายหนึ่งเป็นผู้รับขน คือ ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier) เช่นกรณีที่มีการใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (code sharing) อนุสัญญาฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญาฯ รับผิดชอบเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ในตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเฉพาะส่วนที่ตนดำเนินการ (Article 39 ถึง Article 48)

(๖) การฟ้องเรียกค่าเสียหายและเขตอำนาจศาล

๑) มูลแห่งการเรียกร้อง (Article 29)

การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ ไม่ว่าจะเป็นมูลอย่างไร ไม่ว่าภายใต้อนุสัญญาฯ นี้หรือโดยสัญญาหรือโดยละเมิดหรือโดยประการอื่น สามารถฟ้องได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ นี้

ในการฟ้องคดีเช่นนั้นจะไม่ได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ (punitive damages) หรือค่าเสียหายที่เป็นตัวอย่าง (exemplary damages) หรือค่าเสียหายอื่นที่ไม่อาจได้รับการชดเชย (non-compensatory damages)

๒) เขตอำนาจศาล (Article 33)

เกณฑ์จำกัดความรับผิดเดิม (Old Limits)(SDR)	ปัจจัยเงินเพื่อ	เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่แก้ไข (Revised Limits)(SDR)	เกณฑ์จำกัดความรับผิด ที่แก้ไขอีกรอบหนึ่ง (Rounded Revised Limits) (SDR)
๑๗	X ร้อยละ ๑๓.๑	๑๙.๒๒๗	๑๙
๑,๐๐๐	X ร้อยละ ๑๓.๑	๑,๑๓๑	๑,๑๓๑
๔,๑๕๐	X ร้อยละ ๑๓.๑	๔,๖๙๓.๖๕	๔,๖๙๔
๑๐๐,๐๐๐	X ร้อยละ ๑๓.๑	๑๑๓,๑๐๐	๑๑๓,๑๐๐

อนุสัญญากำหนดเขตอำนาจศาลรวม ๕ เขต โดยโจทก์สามารถเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาลหนึ่งศาลใด ที่เป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามอนุสัญญา เช่น ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง หรือเหนือสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือเหนือสำนักงานของผู้ขนส่งซึ่งได้มีการทำสัญญา หรือศาลที่มีเขตอำนาจเหนือถิ่นปลายทาง

๓) การจำกัดการฟ้องคดี (Article 35)

สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานมาถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

ขณะนี้ ประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดให้มีร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.^๔ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๖ ลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

^๔ สามารถเข้าถึงและ download ร่างพระราชบัญญัติได้ที่ <http://portal.aviation.go.th/site/314.jsp>