

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๒๐๔/๑๒๒๕ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๕ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 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 ในกรณีสัมภาระ ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า โดยการเหมาจ่าย (lump sum) ภายใต้จำนวนการจำกัดความรับผิด โดยไม่คำนึงว่าเป็นสัมภาระลงทะเลเบียนหรือไม่ ส่วนกรณีการรับขนของ (cargo)

ใช้หลักการคำนวณความรับผิดชอบต่อกิโลกรัม โดยคิดจากน้ำหนักของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า เว้นแต่เป็นการกระทบต่อมูลค่าแห่งของส่วนที่เหลืออยู่ ให้คิดจากน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เกี่ยวข้อง

๑.๗ ให้เสรีภาพในการแสดงเจตนาของผู้ขนส่งในการที่จะปฏิเสธการทำสัญญา รับขนทางอากาศกับบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

๑.๘ ให้มีการจ่ายเงินชดเชยล่วงหน้าให้แก่ทายาทหรือคนโดยสารถันที่ที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า

๑.๙ ให้ผู้ขนส่งมีอำนาจจัดการของโดยนำออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

๑.๑๐ ให้อำนาจผู้ขนส่งยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางหรือจนกว่าจะได้รับประกันตามควร

๑.๑๑ กำหนดเขตทางศาลรวม ๕ เขต โดยผู้มีอำนาจฟ้องคดีสามารถเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาล ณ ประเทศใดประเทศหนึ่งใน ๕ เขตอำนาจศาล เช่น ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือถิ่นที่อยู่ถาวรของคนโดยสารถันที่ที่เกิดอุบัติเหตุ

๑.๑๒ กำหนดความรับผิดชอบของการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา เพื่อให้ครอบคลุมถึงผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier) ด้วย โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ในสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเพื่อความเสียหายเฉพาะในส่วนการรับขนที่ตนดำเนินการ

## 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. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. .... แล้ว เห็นควรให้แก้ไขร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงวอร์ซอ เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๒๙ พิธีสารแก้ไข และอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๔๙ เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกัน สรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

#### ๓.๑ การแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติ

แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....” เพื่อให้สอดคล้องกับสารสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงวอร์ซอ เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๒๙ พิธีสารแก้ไข และอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๔๙ เป็นอนุสัญญาที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

#### ๓.๒ การกำหนดขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งกรณีที่เป็นการรับขนเพื่อสินจ้างรางวัล และการรับขนให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๔) และกำหนดมิให้ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ เนื่องจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่บังคับกับความสัมพันธ์เรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ (ร่างมาตรา ๕) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศในกรณีที่มีการรับขนดังกล่าวมีการรับขนโดยรูปแบบอื่นด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๔๔) รวมทั้งกำหนดให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๕๕) เพื่อให้มีความชัดเจนตามข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม

#### ๓.๓ การกำหนดหลักเกณฑ์ข้อจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

กำหนดข้อจำกัดที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่ง (ทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง) ให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือมุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้เป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อจำกัดดังกล่าวไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญาดังกล่าวยังคงอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๗ ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๕๑) ซึ่งเป็นการยกเว้นหลักการตามมาตรา ๑๗๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้นิติกรรมตกเป็นโมฆะ หากข้อจำกัดใดในนิติกรรมดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ซึ่งเป็นหลักการเฉพาะที่เกี่ยวกับสัญญาฯ 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 ผู้ขนส่งอาจพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ตามเหตุที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๑)

(๓) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง 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 เพื่อเป็นการช่วยเหลือเบื้องต้นในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดไว้ชัดเจนว่าการจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๘)

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

(๖) กำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิรับสัมภาระในการทักท้วงต่อผู้ขนส่ง และกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวให้เกิดความชัดเจน โดยแยกเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน และกรณีล่าช้าในการรับขน เนื่องจากระยะเวลาในการทักท้วงทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๒๐ วรรคสอง และวรรคสาม) รวมทั้งกำหนดผลที่เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๐ วรรคสี่)

(๗) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก โดยให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดเป็นคู่สัญญาของสัญญารับขนเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การดูแลของตน (ร่างมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง) และกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของคนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร โดยแบ่งเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับคนโดยสาร และกรณีที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระ (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 หรือที่ให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๒๘)

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งในการเรียกให้จัดทำใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของแยกต่างหากจากกัน ในกรณีที่มีของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๖)

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

หลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฯ รับขนซึ่งยังคงอยู่ ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๗) เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ

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

(๖) กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญาฯ รับขน และต้องไม่ใช่สิทธิในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่งและวรรคสอง) และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้นแล้ว (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคห้า)

(๗) กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนครบถ้วนแล้ว (ร่างมาตรา ๓๑)

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

(๙) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพิธีการต่างๆ ขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน (ร่างมาตรา ๓๔)

(๑๐) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนของทั้งกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๓๗) และกำหนดเกณฑ์ในการคิณน้ำหนัซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๘) โดยให้คิณน้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ แต่ในกรณีที่ความเสียหายดังกล่าวมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกันหรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกโดยวิธีอื่นบันทึกเดียวกัน ให้ใช้น้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ได้รับผลกระทบ เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

(๑๑) กำหนดเกณฑ์ให้เกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่กระทบถึงการที่ศาลจะพิพากษาให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ (ร่างมาตรา ๓๙) เช่นเดียวกับกรณีรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

(๑๒) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

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

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

### **๓.๕ การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา**

เนื่องจากตามอนุสัญญาฯ ได้กำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญาไว้หลายประการ ในการพิจารณาจึงได้นำหลักการตามที่กำหนดในอนุสัญญาฯ มากำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๕ ร่างมาตรา ๔๖ ร่างมาตรา ๔๗ และร่างมาตรา ๔๘) การใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (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 ระบุข้างขึ้นไปเมื่อพ้นสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะ ได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง (ร่างมาตรา ๕๓)

### ๓.๘ การกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน

กำหนดให้การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาทในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ให้ชัดเจนโดยให้คำนวณในวันที่ศาลมีคำพิพากษา และใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการแปลง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งฉบับอื่น เช่น มาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ (ร่างมาตรา ๕๔)

### ๓.๙ การกำหนดเขตอำนาจของศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ

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

### ๓.๑๐ การกำหนดบทเฉพาะกาล

เนื่องจากปัจจุบันได้มีการทำสัญญารับขนทางอากาศภายในประเทศ ไว้ก่อนแล้วโดยอยู่ภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น จึงได้กำหนดบทเฉพาะกาล เพื่อรองรับคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยกำหนดให้ศาลพิจารณาคดีต่อไปโดยถือว่ามีใช้คดีเกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๗)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ตุลาคม ๒๕๕๕