

# ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

(เป็นกฎหมายใหม่)

## ความเป็นมา

โดยที่กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ที่จะได้รับจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙) หรือ CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๔ คค. จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. .... ต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) อันจะเป็นกฎหมายเพื่อการเตรียมความพร้อมและรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว โดยต่อมา เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๔๕ ครม. มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. .... ตามที่ คค. เสนอ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) ตรวจสอบพิจารณา และ สคก. ได้ตรวจสอบพิจารณาแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยได้มีการแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....” เพื่อให้สอดคล้องกับสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

**๑. หลักการและสาระสำคัญ :** ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นกฎหมายเอกชน (private law) ที่กำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสาร ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง และระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศด้วยกัน ทั้งนี้ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ซึ่งปัจจุบันมีรัฐภาคีสมาชิก ๑๐๗ รัฐ

### สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้

- ร่างพระราชบัญญัตินี้ มีทั้งหมด ๕๗ มาตรา แบ่งออกเป็น ๖ หมวด ได้แก่
- (๑) หมวด ๑ การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ (มาตรา ๗ ถึง มาตรา ๒๑)
  - (๒) หมวด ๒ การรับขนของ (มาตรา ๒๒ ถึง มาตรา ๔๓)
  - (๓) หมวด ๓ การรับขนร่วมกัน (Combine carriage) (มาตรา ๔๔)
  - (๔) หมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา (มาตรา ๔๕ ถึง มาตรา ๕๑)
  - (๕) หมวด ๕ การฟ้องเรียกค่าเสียหาย (มาตรา ๕๒ ถึง มาตรา ๕๔)
  - (๖) หมวด ๖ การรับขนทางอากาศภายในประเทศ (มาตรา ๕๕ ถึง มาตรา ๕๖)
- บทเฉพาะกาล มาตรา ๕๗

โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### **(๑) การกำหนดขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ**

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งกรณีที่เป็น การรับขนเพื่อสินค้าจากรางวัล และการรับขนให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบกรรับขนทางอากาศ เพื่อบำเหน็จเป็นทางค่าปกติ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๔) และกำหนดมิให้ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ เนื่องจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ ตามกฎหมายที่บังคับกับความสัมพันธ์เรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ (ร่างมาตรา ๕) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศในกรณีที่การรับขนดังกล่าวมีการรับขน

โดยรูปแบบอื่นด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๔๔) รวมทั้งกำหนดให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๕๕)

**(๒) การกำหนดหลักเกณฑ์ข้อจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้**

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

**(๓) การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ**

เนื่องจากตามอนุสัญญาฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายประการจึงสมควรกำหนดให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ โดยแยกเป็นกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางอากาศระหว่างประเทศ และกรณีการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถเข้าใจได้ง่าย ดังต่อไปนี้

**(ก) กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ**

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

๒) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ที่เกิดขึ้นในอากาศยานหรือเกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน (ร่างมาตรา ๘) และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสาร โดยแบ่งเป็นกรณีสัมภาระลงทะเบียน และกรณีสัมภาระไม่ลงทะเบียนหรือสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปกับอากาศยาน เนื่องจากความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๙) รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๑๐) ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจพ้นความรับผิดทั้งหมด หรือบางส่วนได้ตามเหตุที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๑)

๓) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ทั้งสำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสัมภาระ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทั้งต่อคนโดยสารและสัมภาระ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่กำหนดในอนุสัญญาฯ และสอดคล้องกับปัจจัยเงินเพื่อตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคสอง ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔) รวมทั้งกำหนดกรณีผู้ขนส่งไม่สามารถใช้สิทธิในการจำกัดจำนวนความรับผิด ทั้งกรณีค่าเสียหายขั้นต่ำ และกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของ ผู้ขนส่งที่ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง และร่างมาตรา ๑๕) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้จำนวนจำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่กระทบต่อการที่ศาลจะนำค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ตลอดจนดอกเบี้ยที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์มารวมด้วย เว้นแต่ค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนที่ผู้ขนส่ง

ได้เสนอต่อโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุหรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ในกรณีที่ได้ฟ้องคดีก่อน สิ้นระยะเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๖)

๔) กำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ตามความจำเป็นให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการช่วยเหลือเบื้องต้นในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดไว้ชัดเจนว่าการจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๘)

๕) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไข และเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน และกำหนดมิให้ใช้สิทธิดังกล่าวในกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๑๙)

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

๗) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก โดยให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดเป็นคู่สัญญาของสัญญารับขนเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การดูแลของตน (ร่างมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง) และกำหนดสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่งแต่ละทอดของคนโดยสารหรือผู้มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสาร โดยแบ่งเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับคนโดยสาร และกรณีที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระ (ร่างมาตรา ๒๑ วรรคสอง และวรรคสาม)

### (ข) กรณีการรับขนของ

๑) กำหนดให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ หรืออาจใช้วิธีอื่น ซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะดำเนินการแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีการใช้วิธีอื่น และผู้ตราส่งร้องขอ 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 และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๒๙) และกำหนดให้การไม่ออกใบตราส่งหรือใบรับของ หรือการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนซึ่งยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๗) เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ

๕) กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งกรณีต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจเรียกให้ผู้ตราส่งส่งมอบเอกสารที่แสดงถึงสภาพแห่งของ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรหรือพิธีการอื่นตามที่จำเป็น (ร่างมาตรา ๒๔) กำหนดให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน ในกรณีพ้นวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสาม) กำหนดให้ผู้ขนส่ง

แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง (ร่างมาตรา ๓๑ วรรคสอง) กำหนดให้ผู้ตราส่งจัดข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการต่างๆ ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๓๔) หรือกำหนดให้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถใช้สิทธิในการจัดการของได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของบุคคลอื่น (ร่างมาตรา ๓๒)

๖) กำหนดให้ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ เมื่อได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญา रखน และต้องไม่ใช่สิทธิในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่งและวรรคสอง) และกำหนดให้สิทธิของผู้ตราส่งสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดขึ้นแล้ว (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคห้า)

๗) กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพัน รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการ रखนครบถ้วนแล้ว (ร่างมาตรา ๓๑)

๘) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากกรณีที่เกิดขึ้นจากถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้นในระหว่างการ रखนทางอากาศ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย (ร่างมาตรา ๓๕) รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการ रखน (ร่างมาตรา ๓๖) และกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ (ร่างมาตรา ๓๐ วรรคสี่) รวมทั้งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๕ วรรคสอง)

๙) กำหนดให้ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพิธีการต่างๆ ขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน (ร่างมาตรา ๓๔)

๑๐) กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการ रखนของ ทั้งกรณีที่ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการ रखน (ร่างมาตรา ๓๗) และกำหนดเกณฑ์ในการคิณน้ำหนั ซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๘) โดยให้คิณน้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ แต่ในกรณีที่ความเสียหายดังกล่าวมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกโดยวิธีอื่นบันทึกเดียวกัน ให้ใช้น้ำหนัทั้งหมดของหีบห่อที่ได้รับผลกระทบ เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย

๑๑) กำหนดเกณฑ์ให้เกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่กระทบถึงการที่ศาลจะพิพากษาให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ (ร่างมาตรา ๓๙) เช่นเดียวกับกรณี रखนคนโดยสารและสัมภาระ

๑๒) กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (ร่างมาตรา ๔๑)

๑๓) การกำหนดหน้าที่ของผู้มีสิทธิ रखนในการหักทวงต่อผู้ขนส่งโดยแยกเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ กรณีล่าช้าในการ रखนของ เพื่อให้เกิดความชัดเจน เนื่องจากระยะเวลาในการหักทวงทั้งสองกรณีมีความแตกต่างกัน (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคสองและวรรคสาม) รวมทั้งกำหนดผลในกรณีที่ผู้มีสิทธิ रखนไม่หักทวงต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคสี่)

๑๔) การกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละทอด ในกรณีที่มีการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการ रखนเดียวโดยไม่แบ่งแยก โดยให้ถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดเป็นคู่สัญญาของสัญญา रखนเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการ रखนที่ตนได้ดำเนินการ และกำหนดสิทธิในการฟ้อง ผู้ขนส่งแต่ละทอดของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๔๓)

#### (๔) การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

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

#### (๕) การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ

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

#### (๖) การกำหนดระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหาย

กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศทั้งในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ และการรับขนของให้ชัดเจน โดยให้สิทธิดังกล่าวระงับสิ้นไปเมื่อพ้นสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง (ร่างมาตรา ๕๓)

#### (๗) การกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน

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

#### (๘) การกำหนดเขตอำนาจของศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ

กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจน แต่มิได้กำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเอาไว้ เนื่องจากมาตรา ๗ (๕) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙ ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว (ร่างมาตรา ๕๖)

### (๙) การกำหนดบทเฉพาะกาล

เนื่องจากปัจจุบันได้มีการทำสัญญารับขนทางอากาศภายในประเทศไว้ก่อนแล้วโดยอยู่ภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น จึงได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยกำหนดให้ศาลพิจารณาคดีต่อไปโดยถือว่ามิใช่คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๗)

## ๒. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ร่างกฎหมายนี้จะประโยชน์สำหรับคนโดยสารและผู้ส่งสินค้า (ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง) ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ และผู้ขนส่งทางอากาศ (air carrier) ดังนี้

### (๑) ประโยชน์สำหรับคนโดยสาร

(ก) คนโดยสารจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเป็นธรรมและรวดเร็ว ดังนี้

๑) ความรับผิดชอบกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บนั้น

คนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ตามความเสียหายที่แท้จริงโดยไม่จำกัดจำนวน ซึ่งในค่าเสียหายส่วนแรก ไม่เกิน ๑๑๓,๑๑๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน\* หรือประมาณ ๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท (อัตราแลกเปลี่ยน ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๕๗) คนโดยสาร ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง แต่ถ้าความเสียหายที่เรียกร้องเกินจำนวนดังกล่าว ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่งที่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ

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

๓) กรณีสัมภาระลงทะเลเบียนของคนโดยสาร ถูกทำลาย สูญหายเสียหายหรือล่าช้า คนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ไม่เกิน ๑,๓๑๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือประมาณ ๕๕,๗๐๐ บาท เว้นแต่มีการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนไว้ ณ ถิ่นปลายทาง (มีการชำระค่าประกันภัยเพิ่มเติม) และในกรณีสัมภาระติดตัว (personal items) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง

(ข) กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้า (advance payment) ให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า

(ค) มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดชอบทั้งกรณี ผู้ขนส่งตามสัญญา (contractual carrier) และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier) โดยผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบต่อความเสียหายตลอดการรับขนที่ระบุไว้ตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบต่อความเสียหายเฉพาะส่วนที่ตนดำเนินการ ซึ่งมีความสำคัญในเที่ยวบินที่ใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Code - sharing) ซึ่งจะเป็นหลักประกันว่าจะต้องผู้ใดต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างแน่นอน

\* ๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เทียบเท่า ๑.๕๔ เหรียญสหรัฐ และเทียบอัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ๑ เหรียญสหรัฐ เท่ากับ ๓๒.๐๑ บาท

(ง) มีการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทุกรอบระยะเวลา ๕ ปี เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงทางเศรษฐกิจของโลก และเพื่อให้ผู้เสียหายที่เป็นคนโดยสารได้รับการชดเชยในความเสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

### (๒) ประโยชน์สำหรับผู้ส่งของ/สินค้า (cargo shipper)

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

(ข) ช่วยทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันได้มากกว่า เนื่องจากค่าภาระในการทำประกันสำหรับสินค้าทั่วไปจะลดลง

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

### (๓) ประโยชน์สำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ (air carrier)

ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดพระราชบัญญัติ และมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง และหากมีการเรียกร้องค่าเสียหาย ก็ไม่จำเป็นต้องต่อสู้คดีในโดยใช้กระบวนการทางศาล ซึ่งใช้ระยะเวลานานและจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูง โดยตัวแทนผู้ขนส่งทางอากาศของไทยและสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association- IATA) ต่างเห็นด้วยกับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนตรียอลฯ 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

### ๓. ข้อมูลทั่วไป

#### (๑) ผลกระทบต่อผู้ประกอบการปัจจุบัน

ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) (ลักษณะ ๘ รับขน) ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม เช่น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตาม ป.พ.พ. ต้องรับผิดชอบตามความเป็นจริง (ตามความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้เสียหายได้รับ) แต่ตามร่างพระราชบัญญัติ นี้ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้ขนส่งในแง่ของการประกันภัยการขนส่งที่เบียดเบียนจะลดลงและลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในศาลในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้น ดังนั้น การมีกฎหมายดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ [ร่างพระราชบัญญัติฯ ให้ใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย (ร่างมาตรา ๕๕)]

#### (๒) การบังคับใช้กับสายการบินต่าง ๆ รวมถึงสายการบินไม่ประจำ

ร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้ ใช้บังคับกับสายการบินทุกประเภท ทั้งที่ให้บริการเดินอากาศแบบประจำ (scheduled) และแบบไม่ประจำ (non-scheduled) [ซึ่งรวมถึงเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter flight)] เนื่องจากการรับขนโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ (ผู้ขนส่งอาชีพ) และใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล โดยไม่คำนึงว่าบุคคลนั้นจะเป็นผู้ขนส่งอาชีพหรือไม่ รวมทั้งใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศให้เปล่าโดยผู้ขนส่งอาชีพ เช่น การบินไทยรับขนคนโดยสารโดยไม่เรียกเก็บค่าขนส่ง (ร่างมาตรา ๔)

#### (๓) การรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง

กรมการบินพลเรือน (บพ.) ได้มีการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฯ โดยการจัดสัมมนามาแล้วหลายครั้ง ล่าสุดเมื่อวันอังคารที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ซึ่งผู้เข้าสัมมนาประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) และผู้แทนจากภาคเอกชน ได้แก่ สายการบิน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ส่งออกกล้วยไม้ไทย สมาคมธุรกิจสายการบิน และบริษัทประกันภัย โดยผู้ร่วมการสัมมนาเห็นด้วยที่จะให้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศ ซึ่งเป็นประโยชน์และช่วยสนับสนุนการประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

-----