

คำอธิบายสรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อรองรับการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๒ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Signed at Montreal on 28 May 1999) (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) พระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ในทางแพ่งตามสัญญารับขนทางอากาศระหว่างผู้ขนส่ง คนโดยสาร และผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

ขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมาย

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้บัญญัติขอบเขตการใช้บังคับตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 โดยพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่

(1) การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าจะการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามความเป็นจริง (ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตามสัญญาตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของสองประเทศ) หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ตามพระราชบัญญัติ คือ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ หรือตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม

(2) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติ

(3) การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

(4) การรับขนทางอากาศภายในประเทศ ซึ่งหมายถึง การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน และไม่มีถิ่นหยุดพักตามที่ตกลงกันภายนอกประเทศ

นอกจากนั้น ยังบัญญัติถึงกรณีที่พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับไว้ในมาตรา 5 ด้วย ดังนี้

(1) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

(2) การรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

(3) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้นได้สงวนไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว

การแก้ไขปรับปรุง

ปัจจุบันพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มีการแก้ไขปรับปรุงจำนวน 1 ครั้ง โดยพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560

โครงสร้างของกฎหมาย

หมวด 1 การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

หมวด 2 การรับขนของ

หมวด 3 การรับขนร่วมกัน

หมวด 4 การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้ขนส่งตามสัญญา

หมวด 5 การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

หมวด 6 การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

สรุปสาระสำคัญของกฎหมาย

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

1. บททั่วไปที่ใช้กับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัติ

1.1 การจัดให้มีประกัน (มาตรา 6)

ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักรต้องจัดให้มีการประกันสำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ปัจจุบัน คือ กฎกระทรวงการประกันความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ พ.ศ. 2562) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกันตามพระราชบัญญัติ และในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่จัดให้มีประกันหรือแสดงหลักฐานประกันตามที่ผู้อำนวยการสั่ง ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้ดำเนินการรับขนทางอากาศสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักร จนกว่าผู้ขนส่งนั้นจะได้ดำเนินการจัดให้มีประกันหรือแสดงหลักฐานประกันตามที่ผู้อำนวยการสั่ง

1.2 การทบทวนเกณฑ์จำกัดความผิด (มาตรา 7)

เกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (Limits of Liability) ตามพระราชบัญญัตินี้อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ตามกลไกของอนุสัญญาที่กำหนดให้มีการทบทวนเกณฑ์จำกัดความรับผิดทุกกรอบระยะเวลาห้าปี เพื่อให้จำนวนจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงทางเศรษฐกิจของโลก และเพื่อให้ผู้เสียหายที่เป็นคนโดยสารได้รับการชดเชยในความเสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมโดยไม่ต้องแก้ไขพระราชบัญญัติ ซึ่งการทบทวนจะพิจารณาอ้างอิงตามอัตราเงิน

เพื่อสะสม หากอัตราเงินเพื่อสะสมเกินร้อยละ 10 จะต้องปรับเกณฑ์จำกัดความรับผิด โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ในฐานะผู้เก็บรักษาอนุสัญญา (Depository) จะแจ้งผลการทบทวนเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้รัฐภาคีของอนุสัญญาทราบและดำเนินการต่อไป ซึ่งปัจจุบันมีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2563

1.3 สัญญาและข้อกำหนดในสัญญารับขนทางอากาศเกี่ยวกับเกณฑ์จำกัดความรับผิด

สัญญารับขนทางอากาศมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้ (มาตรา 7/2) ในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือสละข้อต่อสู้อื่น ๆ หรือจะกำหนดเงื่อนไขอื่นใดซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ก็ได้ (มาตรา 7/3) ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลย่อมเป็นโมฆะ (มาตรา 7/4) และข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดนั้น ไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ สัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 19 และมาตรา 42) รวมถึงกรณีผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย (มาตรา 53)

2. การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ (หมวด 1)

2.1 เอกสารการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ (มาตรา 9) ได้แก่ ตัวโดยสารและป้ายกำกับสัมภาระ โดยกำหนดให้มีข้อความระบุ (1) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง และ (2) ถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง หากถิ่นต้นทางและปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง และผู้ขนส่งอาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีรายการดังกล่าวได้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขน เช่น ตัวโดยสารและป้ายกำกับสัมภาระอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ ให้มีการแจ้งให้คนโดยสารทราบกรณีที่อยู่จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีการตายหรือบาดเจ็บ และกรณีการถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหาย และกรณีล่าช้าด้วย แต่ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้จัดทำเอกสารการรับขนให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัตินี้ก็ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือการมีผลของสัญญารับขน โดยสัญญารับขนนั้นยังคงอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัติ รวมถึงการจำกัดความรับผิดด้วย

2.2 ความรับผิด

ผู้ขนส่งมีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระดังต่อไปนี้

(1) ในการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน (มาตรา 10) เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) แต่ค่าเสียหายส่วนที่เกิน 128,821 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights : SDRs) เป็นระบบสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault) และกลับหลักภาระการพิสูจน์ (Reversed Burden of Proof) (มาตรา 14)

(2) **ในการรับขนสัมภาระ** ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียน (Checked Baggage) ถูกทำลายหรือการสูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย การสูญหายหรือการเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง (มาตรา 11 วรรคหนึ่ง) เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Unchecked Baggage) รวมถึงสิ่งของส่วนตัว (Personnel Items) หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (มาตรา 11 วรรคสอง) ความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault)

(3) **ในกรณีล่าช้า** ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ (มาตรา 12) เป็นระบบสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Liability)

2.3 จำนวนจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีรับขนคนโดยสาร

(1.1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความตายหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสารเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยไม่จำกัดจำนวน

(1.2) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการล่าช้าในกรณีรับขนคนโดยสาร ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกิน 5,346 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน (มาตรา 15)

(2) **ในกรณีรับขนสัมภาระ** ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหายเสียหายหรือล่าช้า ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกิน 1,288 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เว้นแต่มีการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ ณ ถิ่นปลายทาง ในกรณีที่คนโดยสารได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้แต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้สูงเกินกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียน ณ ถิ่นปลายทาง (มาตรา 16)

ผู้ขนส่งจะไม่ได้รับประโยชน์จากจำนวนจำกัดความรับผิดในการล่าช้าในกรณีรับขนคนโดยสาร และในความเสียหายในกรณีรับขนสัมภาระที่กล่าวข้างต้น หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน (มาตรา 17)

2.4 กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด

(1) **ในการรับขนคนโดยสาร** ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกิน 128,821 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า (มาตรา 14 วรรคสอง)

(1.1) ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ

(1.2) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

(2) ในการรับขนส่งสัมภาระ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ถ้าความเสียหายเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งสัมภาระลงทะเบียนนั้นเอง (มาตรา 11)

(3) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนคนโดยสารหรือสัมภาระ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามมาตรการที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะใช้มาตรการเช่นนั้น (มาตรา 12)

2.5 ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิด ในการรับขนคนโดยสาร ในกรณีดังต่อไปนี้

หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ออกให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสาร การพ้นจากความรับผิดนี้จะใช้บังคับแก่บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทั้งปวงในพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงความเสียหายในส่วนแรก (ไม่เกิน 128,821 หน่วยสิทธิพิเศษออนเงิน) กรณีรับขนคนโดยสารด้วย (มาตรา 13)

2.6 การทักท้วง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งโดยพลันหลังจากที่พบความเสียหายนั้น และต้องทักท้วงภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น ในกรณีล่าช้าในการรับขน ต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วันนับแต่วันที่มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น ในกรณีที่มิได้ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีฉ้อฉล (มาตรา 22)

2.7 การจ่ายเงินล่วงหน้า (Advance Payment)

ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า การจ่ายเงินล่วงหน้าไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากรจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้ (มาตรา 20)

3. การรับขนของ (หมวด 2)

3.1 เอกสารการรับขนของ ในการรับขนของให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ (Air Waybill) โดยกำหนดให้มีข้อความระบุ (1) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง และ (2) ถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง หากถิ่นต้นทางและปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศหนึ่ง และ (3) ข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่ง โดยผู้ขนส่งอาจใช้วิธีอื่นซึ่งมีรายการดังกล่าวได้ แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้ และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของ (Cargo Receipt) ซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง (มาตรา 24 และมาตรา 25) ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น

3.2 ความรับผิดในการรับขนของ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในเหตุการณ์ ที่ของถูกทำลาย หรือสูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่นว่านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งเป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (มาตรา 37 วรรคหนึ่ง)

3.3 จำนวนจำกัดความรับผิดในกรณีรับขนของ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่ของถูก ทำลาย สูญหาย เสียหายหรือล่าช้า ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกิน 22 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อหนึ่งกิโลกรัม (มาตรา 39) เว้นแต่ ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึง ส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

3.4 กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด

(1) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการถูกทำลาย หรือสูญหาย หรือเสียหายที่ เกิดขึ้นแก่ของนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งหรือหลายเหตุ ดังต่อไปนี้ (มาตรา 37 วรรคสอง)

(1.1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งของนั้น

(1.2) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้นซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งหรือ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(1.3) การทำสงครามหรือการขัดกันทางอาวุธ

(1.4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการเข้ามา การออกไป หรือการผ่านแดนแห่งของ

(2) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนของ ถ้าผู้ขนส่ง พิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการที่พึงควรต้องกระทำเพื่อ หลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะใช้ มาตรการเช่นนั้น (มาตรา 38)

3.5 ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิด ในการรับขนคนโดยสาร ในกรณีดังต่อไปนี้

หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหม ทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือ ละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความ ประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ (มาตรา 13)

3.6 การทักท้วง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อ ผู้ขนส่งโดยพลันหลังจากที่พบความเสียหายนั้น และต้องทักท้วงภายใน 14 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ ในกรณี ล่าช้าในการรับขนของ ต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับของนั้น ในกรณีที่ไม่วาทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีฉ้อฉล (มาตรา 44)

4. การรับขนร่วมกัน (หมวด 3)

ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกัน (Combined Carriage) และได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ ดำเนินการรับขนทางอากาศ โดยคู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสาร การรับขนทางอากาศด้วยก็ได้ (มาตรา 46)

5. การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา (หมวด 4)

ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายตลอดการรับขนตามที่ระบุไว้ในสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเฉพาะส่วนที่ตนดำเนินการ ซึ่งกรณีนี้มีความสำคัญในเที่ยวบินที่ใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (codeshare) และผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

6. การฟ้องเรียกค่าเสียหาย (หมวด 5)

การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หรือมูลหนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น สามารถฟ้องได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ โดยผู้เสียหายจะไม่ได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทน (มาตรา 54) สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปี นับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี โดยวิธีการคำนวณระยะเวลาให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่ (มาตรา 55) และในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย (มาตรา 56)

7. เขตอำนาจศาล

การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา
- (2) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่
- (3) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน
- (4) ศาลในถิ่นปลายทาง

ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ (มาตรา 56/1)

การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก ถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียวผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้ (มาตรา 56/2) และในกรณีที่เป็นการรับขนโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้มีสิทธิฟ้องต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีซึ่งมีเขตอำนาจเหนือสถานที่ที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่เพิ่มเติมด้วย (มาตรา 56/3)

คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (มาตรา 56/4)

8. การระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ

คู่สัญญาในสัญญาฉบับนี้ซึ่งเป็นการรับขนทางอากาศอาจตกลงเป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการอนุญาโตตุลาการ โดยมีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามเขตอำนาจศาลที่กำหนดในพระราชบัญญัติ และถ้าเลือกให้มีการพิจารณาในราชอาณาจักร ให้อนุญาตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บังคับคดีแห่งพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 56/4)

9. การรับขนทางอากาศภายในประเทศ (หมวด 6)

พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศ (มาตรา 58) และคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (มาตรา 57)

ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: คำอธิบายนี้มีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการเข้าใจสาระสำคัญของกฎหมายเท่านั้น ส่วนการจะปฏิบัติตามกฎหมายให้เป็นไปอย่างถูกต้อง ประชาชนจะต้องทำการศึกษา ทำความเข้าใจ ตรวจสอบ และยึดถือด้วยบทกฎหมายเป็นสำคัญ