



สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจกระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐
วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๐

อ.พ. ๕/๒๕๖๐

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

www.senate.go.th



บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)
- (๓) กำหนดอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)
- (๔) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิด การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)
- (๕) แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักทวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระลงทะเบียนหรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๔)
- (๖) กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้ (เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)
- (๗) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา (เพิ่มมาตรา ๕๗/๑)
- (๘) กำหนดการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ต้องรับผิดถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)
- (๙) กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย (เพิ่มมาตรา ๕๕ วรรคสอง)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



(๑๐) กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

เหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีเนื้อหารวมจำนวน ๑๕ มาตรา สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

๑. แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
๒. แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
๓. เพิ่มบทนิยาม คำว่า “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
๔. กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่การรับขน ดังนี้
 - ๔.๑ การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่า ที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อจำหน่ายเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าการรับขนนั้น จะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา
 - ๔.๒ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่น ซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด ๔
 - ๔.๓ การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา
 - กำหนดการยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขน ดังนี้
 - (๑) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์
 - (๒) การรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



(๓) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้น ได้สงวนไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว

(ร่างมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)

๕. กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกันความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)

๖. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน กำหนดเกณฑ์การจำกัดความรับผิด กำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)

๗. กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับสัมภาระลงทะเลเบียนต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าสุดภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายใน ๒๑ วัน นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)

๘. กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าสุดภายใน ๑๔ วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายใน ๒๑ วัน นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น (ร่างมาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๔)

๙. กำหนดให้คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ ในกรณีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๑๑ เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)

๑๐. กำหนดให้บทบัญญัติในหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิไล่เบี้ยหรือการชดใช้ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๒ (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๕๓/๑)

๑๑. กำหนดให้การฟ้องคดีเพื่อเรียกชดเชยค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย (ร่างมาตรา ๑๓ เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)

๑๒. กำหนดเกี่ยวกับวิธีการคำนวณระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาคดีพิพาทคดีตั้งอยู่ (ร่างมาตรา ๑๔ เพิ่มมาตรา ๕๕)



๑๓. กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญา รับขน หรือศาลในถิ่นปลายทาง

กำหนดให้การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อาจฟ้องผู้ขนส่งความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้ง ๒ รายรวมกัน หรือแยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก

กำหนดให้โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งซึ่งศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาล ซึ่งมีเขตอำนาจ ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๕๖/๑ (ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๑. เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่ทันสมัย เป็นสากล และมีความเป็นมาตรฐานภายใต้ข้อบังคับกฎเกณฑ์เดียวกันกับนานาประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการเข้าเป็นภาคีและเป็นการอนุวัติการพันธกรณีของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999)
๒. เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการคุ้มครองแก่ผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศ เนื่องจากมีความชัดเจนในทางปฏิบัติต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านของการรับผิดชอบ การฟ้องร้อง และการเรียกค่าสินไหมทดแทน ส่งผลให้ระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
๓. เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของไทย ตลอดจนก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจต่อประเทศไทย
๔. ผู้ส่งของหรือผู้ส่งสินค้ามีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของหรือสินค้าถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือการขนส่งล่าช้า ภายในวงเงินที่กฎหมายกำหนด
๕. ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด ซึ่งมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง อีกทั้งในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าเสียหายอาจใช้กระบวนการทางอนุญาโตตุลาการแทนกระบวนการทางศาล ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่งและภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาพรวม

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการ ของวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณา ของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
มกราคม ๒๕๖๐

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายนิท ผาสุข รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑
นางสาวศศิพรรณ พวงพันธ์์ นิติกรชำนาญการพิเศษ
นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ
นางพวงผกา วรศิลป์ เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวอมรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นางสาวอลงกรณ์ ต้นเบ็ด เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน
กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๘

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสาร ประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้น ข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลด้านกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ๑

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

กับ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ๑๑

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย - ๑ -
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
เรื่องเสร็จที่ ๑/๒๕๖๐ (มกราคม ๒๕๖๐)..... - ๗ -
- ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. - ๑๕ -
- ข้อมูลพื้นฐานร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. (เพื่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙)..... - ๑๖ -
- Convention for the Unification of Certain Rules
for International Carriage by Air, 1999 - ๒๑ -
- อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน
ระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ)..... - ๔๐ -

ภาคผนวก

- : พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ (๑)
- : หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๗๗ ลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (๑๖)
- : ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๑๗)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๒๕)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ความเป็นมา

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธาน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญ

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)
- (๓) กำหนดอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)
- (๔) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนด เกณฑ์จำกัดความรับผิด การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวัน ตามพระราชบัญญัติ (เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)
- (๕) แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักทวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระ ลงทะเบียนหรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๔)
- (๖) กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสาร การรับขนทางอากาศได้ (เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)
- (๗) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ ผู้ขนส่งตามสัญญา (เพิ่มมาตรา ๕๓/๑)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



(๘) กำหนดการป้องกันเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)

(๙) กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหาย (เพิ่มมาตรา ๕๕ วรรคสอง)

(๑๐) กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการป้องกันเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

๑.๒ เหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

๔. วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



๕. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๕.๑ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ”
(ร่างมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน และไม่มีถิ่นหยุดพักตามที่ตกลงกันภายนอกประเทศ”

๕.๒ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)

มาตรา ๔ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” ระหว่างบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศ” และคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” หมายความว่า การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา ๔ วรรคสอง ซึ่งถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในภายในอาณาเขตของรัฐภาคี”

๕.๓ เพิ่มบทนิยาม คำว่า “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)

มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” ต่อจากบทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองมอนตร็อล เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๒

“รัฐภาคี” หมายความว่า รัฐภาคีของอนุสัญญา”



๕.๔ กำหนดกรณีการให้นำพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และกรณีการยกเว้น
มิให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และ
มาตรา ๕)

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขน
ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศเพื่อสินค้าจากรังวัล
รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศ
เพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขน
ทางอากาศซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพัก
ในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ภายใน
อาณาเขตของประเทศเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการ
รับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลง
กันในรูปแบบของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และย่อมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ
เพียงเพราะว่าจะต้องดำเนินการทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียว
หรือสัญญาเป็นชุด

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่น
ซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด ๔ ด้วย

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐ
ที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา
มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่

(๑) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงาน
การไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

(๒) การรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ
ตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

(๓) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียน
ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งระวางทั้งหมด
ของอากาศยานนั้นได้ส่งมอบไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว

หากกรณีตาม (๒) และ (๓) เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อ
อนุสัญญา พระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช้บังคับต่อเมื่อรัฐบาลได้ประกาศโดยทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บ
รักษาอนุสัญญาตามที่กำหนดในอนุสัญญาแล้ว”

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



๕.๕ กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกันความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายในเข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในวรรคสามของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน”

๕.๖ กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน กำหนดเกณฑ์การจำกัดความรับผิด กำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขนและกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)

มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๗/๑ บทบัญญัติมาตรา ๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณ์พิเศษ นอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่งรายนั้น

มาตรา ๗/๒ ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญารับขนมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้

มาตรา ๗/๓ ในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือสละข้อต่อสู้ใด ๆ หรือจะกำหนดเงื่อนไขอื่นใดซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ก็ได้

มาตรา ๗/๔ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวง ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ

มาตรา ๗/๕ วันตามพระราชบัญญัตินี้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทิน”

๕.๗ กำหนดเกี่ยวกับการหักทวงในกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดจากสัมภาระลงทะเลเบียน หรือความล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)

มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



“มาตรา ๒๒ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่มีกร
 ทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนที่อยู่ในสภาพดี
 และตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๔ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเลเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระ
 ต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลันและอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่
 วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายใน
 ยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น

การทักท้วงตามมาตรา นี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งไปถึงผู้ขนส่งภายใน
 ระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่มีผู้มิสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสอง
 หรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกมลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”

๕.๘ กำหนดเกี่ยวกับการทักท้วงในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของหรือ
 ความล่าช้าในการรับขน (ร่างมาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๔)

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ
 ระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีกรทักท้วง ย่อมเป็น
 พยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศ
 หรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่ง
 ภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบ
 ของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวัน
 นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

การทักท้วงตามมาตรา นี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งไปถึงผู้ขนส่งภายใน
 ระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่มีผู้มิสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสอง
 หรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกมลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”



๕.๙ กำหนดให้คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ ในกรณีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๑๑ เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)

มาตรา ๑๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“การรับขนร่วมกันตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศด้วยก็ได้”

๕.๑๐ กำหนดให้บทบัญญัติในหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิไต่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๒ (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๕๗/๑)

มาตรา ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๗/๑ ในหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๗/๑ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิไต่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๒”

๕.๑๑ กำหนดให้การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย (ร่างมาตรา ๑๓ เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)

มาตรา ๑๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๔/๑ ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย”



๕.๑๒ กำหนดเกี่ยวกับวิธีการคำนวณระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่ (ร่างมาตรา ๑๔ เพิ่มมาตรา ๕๕)

มาตรา ๑๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“วิธีการคำนวณระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่”

๕.๑๓ กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖ ในหมวด ๕ การฟ้องเรียกค่าเสียหายแห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๖/๑ การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา
- (๒) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่
- (๓) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน
- (๔) ศาลในถิ่นปลายทาง

ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ นอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ

กระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้

“ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายความว่า ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่ง และเกี่ยวกับข้อกำหนดในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับตัวแทน

“ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายความว่า ที่อยู่ปกติเป็นหลักแหล่งของคนโดยสาร ในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ โดยห้ามมิให้นำเรื่องสัญชาติของคนโดยสารมาพิจารณาในกรณีนี้

มาตรา ๕๖/๒ ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย อาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรวมกันหรือแยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก

ถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้

กระบวนการพิจารณาคดีและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

มาตรา ๕๖/๓ การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๑ แล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง มีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่

มาตรา ๕๖/๔ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๕๖/๕ คู่สัญญาในสัญญารับขนของในการรับขนทางอากาศอาจตกลง เป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการอนุญาโตตุลาการ

ผู้เรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการ ภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามมาตรา ๕๖/๑ และถ้าเลือกให้มีการพิจารณา ในราชอาณาจักร ให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ให้ถือว่าบทบัญญัติวรรคสองเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ และในกรณีที่ข้อกำหนดใด ๆ ของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติดังกล่าว ย่อมเป็นโมฆะ

มาตรา ๕๖/๖ บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมมีสิทธิไล่เบียดต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย”

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....

ส่วนที่ ๒

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

กับ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖)

ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘
กับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖)

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร. ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน</p> <p style="text-align: center;">พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า</p> <p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ</p> <p style="text-align: center;">จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘”</p>	<p style="text-align: center;">ร่าง พระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”</p>	

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>ทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย</p> <p>การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม</p> <p>การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด นั้นจะต้องดำเนินการทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน</p>	<p>ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าจะการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา</p> <p>การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนทางอากาศซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของประเทศเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง</p> <p>การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้น คู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และยอมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ เพียงเพราะว่าจะต้องดำเนินการทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด</p> <p>พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด ๔ ด้วย</p> <p>พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา</p>	<p>ครอบคลุมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญา รวมทั้งให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด ๔ และการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือโดยองค์การของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา</p>

พระราชบัญญัติการรับชมทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับชมทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับชมไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์</p> <p>มาตรา ๖ ๓๑๓ ๓๑๓</p> <p>การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกรมการบินพลเรือน มีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน</p> <p>๓๑๓ ๓๑๓</p>	<p>มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่</p> <p>(๑) การรับชมไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์</p> <p>(๒) การรับชมทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า</p> <p>(๓) การรับชมทางอากาศในราชอาณาจักร โดยอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักร ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้นได้ สงวนไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว</p> <p>หากกรณีตาม (๒) และ (๓) เป็นการรับชมทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา พระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช้บังคับต่อเมื่อรัฐบาลได้ประกาศโดยทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตามที่กำหนดในอนุสัญญาแล้ว”</p> <p>มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในวรรคสามของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับชมทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน”</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>เพิ่มเติมข้อยกเว้นไม่ให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับการรับชมทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับชมทางอากาศในราชอาณาจักร โดยอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่ราชการทหารเข้ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้นได้ สงวนไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อยกเว้นดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับกับการรับชมทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาก็ต่อเมื่อรัฐบาลได้จัดทำคำประกาศไม่ให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวไปถึงผู้เก็บรักษาอนุสัญญาแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๕๗ ของอนุสัญญา</p> <p>กำหนดอำนาจของผู้บัญชาการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน</p>

๑/๒

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗/๑</p> <p>มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“มาตรา ๗/๑ บทบัญญัติมาตรา ๘ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณพิเศษนอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่งรายนั้น</p> <p>มาตรา ๗/๒ ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญารับขนมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้</p> <p>มาตรา ๗/๓ ในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือสละข้อต่อสู้ใด ๆ หรือจะกำหนดเงื่อนไขอื่นใด ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ก็ได้</p> <p>มาตรา ๗/๔ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวง ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้นโดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ</p>	<p>เพิ่มเติมข้อยกเว้นไม่ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการรับขนมาใช้บังคับกับการรับขนที่กระทำในสถานการณพิเศษ</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ในสัญญารับขนสามารถกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือสละข้อต่อสู้ใด ๆ หรือกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งไม่ขัดกับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ข้อกำหนดใด ๆ ในสัญญารับขน และความตกลงพิเศษ ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้นโดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ให้ตกเป็นโมฆะ</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๒๒ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๙ วรรคสอง</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว</p> <p>ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นการผิดนัดฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง</p>	<p>มาตรา ๗/๕ วันตามพระราชบัญญัตินี้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทิน"</p> <p>มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>"มาตรา ๒๒ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๙ วรรคสอง</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลันและอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว</p> <p>ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น</p> <p>การทักท้วงตามมาตรานี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสามแล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นการผิดนัดฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง"</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้การนับจำนวนวันในพระราชบัญญัตินี้ให้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทิน</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีการทักท้วงตามมาตรานี้ ให้ทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาเจ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน หรือภายในระยะเวลายี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระ ในกรณีล่าช้าในการรับขน แล้วแต่กรณี</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มี การหักทวง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ใน สภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดย วิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้อง หักทวงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว</p> <p>ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวงเป็นหนังสือ ต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่หักทวงภายในระยะเวลาที่ กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสามจะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็น กรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง</p>	<p>มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๔ แห่ง พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มี การหักทวง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือ บันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของ ต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว</p> <p>ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวง ต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น การหักทวงตามมาตรานี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งให้ ถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่หักทวงภายในระยะเวลาที่ กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็น กรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการหักทวง ตามมาตรานี้ ให้ทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งให้ ถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาสิบสี่วันนับแต่วันที่ ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ หรือภายในระยะเวลา ยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบ ของ ในกรณีล่าช้าในการรับขน แล้วแต่กรณี</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๔๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๗ วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับ เฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ</p>	<p>มาตรา ๑๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“การรับขนร่วมกันตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศด้วยก็ได้”</p> <p>มาตรา ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๓/๑ ในหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใจผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“มาตรา ๕๓/๑ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิโต้แย้งหรือการชดใช้ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๒”</p> <p>มาตรา ๑๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“มาตรา ๕๔/๑ ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย”</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ในกรณีของการรับขนร่วมกัน คู่สัญญาอาจจะระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศก็ได้ เว้นแต่การรับขนร่วมกันนั้นพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นการรับขนทางอากาศ</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ในกรณีของการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใจผู้ขนส่งตามสัญญา ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน รวมถึงสิทธิโต้แย้งหรือการชดใช้ความเสียหายใด ๆ</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในพระราชบัญญัตินี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๕๕ สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลงแล้วแต่กรณี</p>	<p>มาตรา ๑๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“วิธีการคำนวณระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาคดีพิพากษาคดีตั้งอยู่”</p> <p>มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖ ในหมวด ๕ การฟ้องเรียกค่าเสียหายแห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>“มาตรา ๕๖/๑ การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา (๒) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ (๓) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน (๔) ศาลในถิ่นปลายทาง <p>ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ นอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว โจทก์</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีการคำนวณระยะเวลาการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๔๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอค่าพียงในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและ</p> <p>ผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ</p> <p>กระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาคดีตั้งอยู่</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้</p> <p>“ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายความว่า ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและเกี่ยวกับข้อกำหนดในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับตัวแทน</p> <p>“ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายความว่า ที่อยู่ปกติเป็นหลักแหล่งของคนโดยสารในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ โดยห้ามมิให้นำเรื่องสัญชาติของคนโดยสารมาพิจารณาในกรณีนี้</p> <p>มาตรา ๕๖/๒ ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การพียงเรียกหรือค่าเสียหาย อาจพียงผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกัน ตามแต่ใจทักจะเลือก</p> <p>ถ้าใจทักพียงคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียวผู้ขนส่งที่ถูกพียงมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกพียงเข้ามาในคดีได้</p> <p>กระบวนการพิจารณาคดีและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาคดีตั้งอยู่</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการพียงเรียกหรือค่าเสียหาย ในกรณีการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ใจทักอาจพียงผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันก็ได้ และในกรณีที่ใจทักพียงคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกพียงมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกพียงเข้ามาในคดีได้</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๕๖/๓ การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๑ แล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่</p> <p>มาตรา ๕๖/๔ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>มาตรา ๕๖/๕ คู่สัญญาในสัญญารับขนของในการรับขนทางอากาศอาจตกลงเป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการอนุญาโตตุลาการ</p> <p>ผู้เรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามมาตรา ๕๖/๑ และถ้าเลือกให้มีการพิจารณาในราชอาณาจักร ให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องคดี เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้การฟ้องคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และการรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้การระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการอนุญาโตตุลาการได้</p>

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ให้ถือว่าบทบัญญัติวรรคสองเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการ และในกรณีที่มีข้อกำหนดใด ๆ ของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ย่อมเป็นโมฆะ</p> <p>มาตรา ๕๖/๖ บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมมีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย”</p> <p>ผู้รับสนองพระราชโองการ</p> <p>.....</p> <p>นายกรัฐมนตรี</p>	<p>เพิ่มเติมบทบัญญัติให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบด้วย</p>

ส่วนที่ ๓

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย*

ชื่อร่างกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

โดยที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๙ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมพันธกรณีของอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกพระราชบัญญัตินี้เพื่ออนุวัติการพันธกรณีตามอนุสัญญาดังกล่าว

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การรับขนภายในประเทศอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายคนละฉบับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งอาจมีผลให้ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายที่แตกต่างกัน

(๒) การรับขนทางอากาศที่มีได้มุ่งหมายเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยสภาพมีความแตกต่างจากการรับขนทางอากาศเพื่อำาเน็จเป็นทางการค้าอยู่แล้ว จึงไม่ควรอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับเดียวกันที่มุ่งคุ้มครองผู้ที่ต้องเสียหายจากผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเชิงพาณิชย์

(๓) ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเพียงศาลเดียว

(๔) ผู้ต้องเสียหายจากการรับขนคนโดยสารหรือของระหว่างประเทศต้องใช้สิทธิเรียกร้องตามกระบวนการยุติธรรมทางศาลเท่านั้น ซึ่งอาจมีความล่าช้าและไม่อาจอำนวยความสะดวกได้ไม่สอดคล้องกับบริบททางการรับขนทางอากาศในปัจจุบัน

* ที่มา : ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๙)

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลូវวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติให้ครอบคลุมถึงการรับขนทางอากาศภายในประเทศ เพื่อให้การรับขนทั้งในทางระหว่างประเทศและภายในประเทศได้รับการปฏิบัติและความคุ้มครองอย่างเท่าเทียมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการรับขนคนโดยสาร ผู้โดยสารในเที่ยวบินเดียวกันควรได้รับความคุ้มครองบนพื้นฐานของการไม่เลือกปฏิบัติ

(๒) ยกเว้นไม่ให้นำพระราชบัญญัติฯ มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรืออากาศยานที่ราชการทหารเช่ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้นได้สงวนไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว

(๓) เพิ่มเติมเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีใด ๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ จำนวน ๕ ศาล เพื่อให้ผู้ต้องเสียหายจากการรับขนทางอากาศสามารถเลือกใช้สิทธิเรียกร้องตามกระบวนการยุติธรรมต่อศาลได้อย่างสะดวกมากขึ้น

(๔) กำหนดการอนุญาตโตะตุลาการในกรณีของการรับขนของ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการอำนวยให้เกิดความยุติธรรมและแบ่งเบาภาระของศาลอีกด้วย

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลូវวัตถุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการอนุวัติการพันธกรณีตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ซึ่งจะมีผลทำให้ประเทศไทยสามารถดำเนินกระบวนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวได้

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้
รัฐควรเป็นผู้ดำเนินการวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง รวมถึงจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อใช้เป็นกติกาที่ใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งเป็นการทั่วไป

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้
มิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ความจำเป็นในการออกกฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

จำเป็นต้องมีการตรากฎหมายไว้ใช้บังคับ มิฉะนั้น จะไม่มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง รวมถึงจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับขนทางอากาศ อันจะช่วยคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้ตราส่ง

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ออก
มิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

- พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจากใช้บังคับเป็นการทั่วไป
- ททยอยใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก
- ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

- ระบบควบคุม
- ระบบกำกับ
- ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

- โทษทางอาญา
- มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกระทบโดยกฎหมาย

ผู้ขนส่งทางอากาศ คนโดยสาร และผู้ตราส่งของทางอากาศ

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

ภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งในการจัดให้มีประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติ

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

(๑) ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งของสามารถเลือกใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อศาลใดศาลหนึ่งในจำนวน ๕ ศาล เพื่ออำนวยความสะดวกและเพื่อความยุติธรรม

(๒) ในกรณีการรับขนของ ผู้ต้องเสียหายอาจเลือกใช้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการวินิจฉัยคดีและช่วยแบ่งเบาภาระของศาลได้ด้วย

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้ ไม่ยุ่งยากหรือก่อให้เกิดภาระเกินสมควร

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ

คุ้มค่า แม้จะเป็นการสร้างภาระแก่ผู้ขนส่งในการจัดให้มีประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของตน แต่โดยที่ผู้ขนส่งทำเพื่อบำเหน็จสินจ้างและได้ผลประโยชน์จากการรับขน ฉะนั้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการดังกล่าว

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

- | | |
|---|-------|
| (ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้ | ไม่มี |
| (ข) ทุนวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี | ไม่มี |
| (ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้ | ไม่มี |

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ โดยได้มีการนำอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ และร่างพระราชบัญญัติฯ เผยแพร่ในเว็บไซต์ของหน่วยงานและได้จัดให้มีการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมการบินพลเรือน) และผู้แทนจากภาคเอกชน ได้แก่ สายการบิน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ส่งออกกล้วยไม้ไทย สมาคมธุรกิจการบิน และบริษัทประกันภัย เพื่อทำความเข้าใจในบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติฯ และรับฟังความคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับแก้ไขร่างพระราชบัญญัติฯ

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

(๑) เผยแพร่ร่างพระราชบัญญัติฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายหรือผู้มีส่วนได้เสียในกฎหมาย

(๒) จัดให้มีการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ และตัวแทนจากภาคเอกชน

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

(๑) ประเด็นหลักการ

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยกับการให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ใช้บังคับหรือไม่ก็ตาม รวมถึงการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย เพื่อมิให้เกิดความลักลั่นจากข้อเท็จจริงที่ว่าถ้าเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อนุสัญญาฯ ไม่ใช้บังคับ หรือเป็นการรับขนทางอากาศภายในประเทศแล้วต้องหันมาใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ เอกเทศสัญญา ลักษณะ ๘ รับขนอีก

(๒) ประเด็นรูปแบบการร่างพระราชบัญญัติฯ

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยกับการยกร่างตามรูปแบบของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ รับขน ที่แยกส่วนระหว่างการรับขนคนโดยสารกับการรับขนของเพื่อความสะดวกในการใช้ เนื่องจากการรับขนทั้งสองประเภทจะแยกผู้เกี่ยวข้องและผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน ทำให้สะดวกต่อการใช้และการทำความเข้าใจ

(๓) ประเด็นเนื้อหา

ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น เห็นควรใช้มีกฎหมายที่มีเนื้อหาครบถ้วนตาม
อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙
เพราะเมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแล้วผู้เสียหายสามารถเลือกฟ้องในประเทศไทยได้ ซึ่งจะต้อง
พิจารณากฎหมายภายในที่อนุวัติการ จึงควรมีบทบัญญัติครบถ้วนตามอนุสัญญาฯ

เรื่องเสร็จที่ ๑/๒๕๖๐

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๕๘๐๖ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และให้นำอนุสัญญาดังกล่าวเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อความเห็นชอบ ตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ต่อไป และอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป โดยให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของกระทรวงการต่างประเทศเกี่ยวกับการตั้งข้อสงวนตามข้อ ๕๗ ของอนุสัญญาฯ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) พิจารณา และได้มีหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ นร ๐๙๐๘/๕๕ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๙ ส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวที่พิจารณาเสร็จแล้วไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้มีข้อสังเกตเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในประเด็นเกี่ยวกับสาระสำคัญบางประการของร่างพระราชบัญญัติที่มีความแตกต่างจากอนุสัญญาและขั้นตอนการภาคยานุวัติตามอนุสัญญา (เรื่องเสร็จที่ ๓๔๑/๒๕๕๙)

ต่อมา สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๘๘๔ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาแล้ว มีคำสั่งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรับร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖)) ไปหารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อยุติ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาดังกล่าว โดยมีการแก้ไขปรับปรุงจากร่างที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาแล้ว และได้เสนอผลการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๙๔๗๗ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แจ้งว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมได้แก้ไขปรับปรุงแล้ว และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้ว ได้แก้ไขร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามมติของคณะรัฐมนตรีแล้ว และเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีสาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ดังต่อไปนี้

๑.๑ แก้ไขเพิ่มเติมนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “วัน” “รัฐภาคี” และ “อนุสัญญา” (ร่างมาตรา ๓ และร่างมาตรา ๔)

๑.๒ แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

๑.๓ แก้ไขเพิ่มเติมกรณีที่พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

๑.๔ เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการรับขนไม่ใช้บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณ์พิเศษ (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๗/๑)

๑.๕ เพิ่มเติมบทบัญญัติที่กำหนดให้สัญญาฯ รับขนมีการจำกัดความรับผิดชอบสูงกว่าหรือไม่จำกัดความรับผิดชอบก็ได้ (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๗/๒)

๑.๖ เพิ่มเติมบทบัญญัติที่ห้ามผู้ขนส่งปฏิเสธในการทำสัญญาหรือการสละข้อต่อสู้อะไร ๆ หรือการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๗/๓)

๑.๗ เพิ่มเติมบทบัญญัติที่กำหนดให้ข้อสัญญาฯ รับขนเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๗/๔)

๑.๘ เพิ่มเติมการกำหนดจำนวน หลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายเงินล่วงหน้ากรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย การยกเลิกเที่ยวบิน และเที่ยวบินล่าช้า ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และมาตรการบังคับในกรณีผู้ขนส่งไม่จ่ายเงินล่วงหน้า (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐)

๑.๙ แก้ไขเพิ่มเติมการทักท้วงต่อผู้ขนส่งเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนหรือของ (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ และร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๔)

๑.๑๐ เพิ่มเติมให้คู่สัญญาฯ รับชนร่วมกันสามารถระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับชนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับชนทางอากาศได้ (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)

๑.๑๑ เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน ในกรณีการรับชนร่วมกัน (ร่างมาตรา ๑๑ เพิ่มเดิมมาตรา ๕๓/๑)

๑.๑๒ เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องคดีกรณีผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)

๑.๑๓ เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องคดี (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕๕)

๑.๑๔ เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดเขตอำนาจศาลสำหรับการฟ้องคดีรับชนทางอากาศระหว่างประเทศ การกำหนดเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกรณีการรับชนของและกำหนดสิทธิไล่เบี้ยของฝ่ายที่สาม (ร่างมาตรา ๑๔ เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ ถึงมาตรา ๕๖/๖)

๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นด้วยตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากอนุสัญญาฯ มีสาระสำคัญในการกำหนดเกณฑ์การรับชนทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนั้น การเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฯ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ขนส่งทางอากาศ คนโดยสารและผู้ส่งสินค้า และส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจมากขึ้น อีกทั้งในการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติครั้งนี้เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับการจะเข้าเป็นภาคีและเป็นการอนุวัติการพันธกรณีของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

๒.๒ กระทรวงการต่างประเทศ

กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

(๑) การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับชนระหว่างประเทศทางอากาศ

(๑.๑) ไม่มีข้อขัดข้องต่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ หากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดและรวบรวมกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันเกี่ยวกับการรับชนระหว่างประเทศทางอากาศ รวมทั้งกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสาร ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง และระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศด้วยกัน

(๑.๒) ในฐานะที่ไทยเป็นประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เป็นการยืนยันเจตนารมณ์ของประเทศไทยในการสนับสนุนหลักการและเหตุผลของอนุสัญญาฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมและปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของสายการบินหรือผู้ให้บริการรับชนทางอากาศเพื่อให้มีความเป็นเอกภาพและทันสมัย

(๑.๓) การเข้าเป็นภาคีจะส่งผลให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของไทย มีความเป็นสากลและอยู่ภายใต้บังคับของกฎเกณฑ์เดียวกัน การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาจึงน่าจะช่วย อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของไทย ตลอดจนก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจต่อประเทศไทยในภาพรวม

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๒.๑) ไม่มีข้อขัดข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง ประเทศซึ่งเป็นพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญาตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ หากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวสามารถรองรับพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ได้อย่างครบถ้วน

(๒.๒) ร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นการดำเนินการเพื่ออนุวัติการพันธกรณีของไทย ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ โดยได้ผ่านกระบวนการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการจัดประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียจำนวน หลายครั้งด้วยแล้ว นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความชัดเจน ถูกต้อง และเหมาะสม โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ขอบเขตการชดเชยค่าเสียหาย การฟ้องเรียกค่าเสียหายและเขตอำนาจศาล จึงเป็นประโยชน์ทั้งต่อ ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ และเป็นร่างกฎหมายที่สนับสนุนนโยบายด้านศักยภาพ ทางเศรษฐกิจของรัฐบาลด้วย

(๓) ประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๓.๑) มีข้อสังเกตว่า ข้อ ๕๗ ของอนุสัญญาฯ ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวน แต่รัฐภาคีอาจประกาศ ณ เวลาใด ๆ โดยทำเป็นหนังสือแจ้ง (declare by a notification) ไปยัง ผู้รักษาสัญญาฯ ได้ว่า อนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับ ๑) การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ที่กระทำและดำเนินการโดยตรง โดยรัฐภาคีตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้าในฐานะที่ เป็นรัฐเอกราช และ/หรือ ๒) การรับขนคนโดยสาร ของหรือสัมภาระ สำหรับข้าราชการทหารของรัฐ โดยอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีหรืออากาศยานที่รัฐภาคีนั้นเข้ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยาน ได้สงวนไว้โดยหรือสงวนไว้ในนามของราชการทหารดังกล่าว

(๓.๒) เนื่องจากอนุสัญญาฯ เป็นหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติ เพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา ดังนั้น อนุสัญญาฯ จึงเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๒๓ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติก่อนที่ไทยจะ ดำเนินการภาคยานุวัติเพื่อให้มีผลผูกพันตามอนุสัญญาฯ โดยไทยจะสามารถยื่นภาคยานุวัติสารได้ ก็ต่อเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว ทั้งนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดกรณี ที่ประเทศไทยไม่สามารถปฏิบัติตามพันธกรณีตามอนุสัญญาฯ ได้ เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายภายใน รองรับ

(๓.๓) ส่วนราชการเจ้าของเรื่องจะต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบให้กระทรวงการต่างประเทศจัดทำภาคยานุวัติสาร และหนังสือแจ้งตามข้อ ๓.๑ (หากมี) เมื่อคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ แล้ว

๒.๓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ความเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. ๑๙๙๙ และเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่ทันสมัยและมีความเป็นมาตรฐานภายใต้ข้อบังคับกฎเกณฑ์เดียวกันกับนานาประเทศ รวมทั้งสร้างความชัดเจนในทางปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการรับผิดชอบ การฟ้องร้อง และการเรียกค่าสินไหมทดแทน ซึ่งจะส่งผลให้ระบบขนส่งทางอากาศของประเทศเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเกิดประโยชน์ในการคุ้มครองผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ควรนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาขั้นตอนต่อไป

๒.๔ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารพิจารณาเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้ว เห็นชอบในหลักการของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศและร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๒.๕ กระทรวงกลาโหม

กระทรวงกลาโหมพิจารณาแล้วเห็นควรดำเนินการในเรื่องดังกล่าวต่อไปได้และเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๓. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖)

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) เห็นว่า สืบเนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Air Carriage) โดยอนุสัญญาดังกล่าวมีสาระสำคัญเป็นการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนทางอากาศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ และของ กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ที่มีต่อคนโดยสาร ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งทางอากาศ ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฟ้องเรียกค่าเสียหายและเขตอำนาจศาล ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) จึงตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยเทียบเคียงกับอนุสัญญาดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” โดยเพิ่มคำว่า “และไม่มีถิ่นหยุดพักตามที่ตกลงกันภายนอกประเทศ” เพื่อให้สมบูรณ์และชัดเจนยิ่งขึ้น (ร่างมาตรา ๓)

๓.๒ ตัดบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” ออก โดยนำไปกำหนดไว้เป็นวรรคสองและวรรคสามของมาตรา ๔ แทน เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๒ และ ๑.๓ ของอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๖ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔))

๓.๓ ตัดบทนิยามคำว่า “วัน” ออก โดยนำไปกำหนดไว้เป็นร่างมาตรา ๗/๕ ซึ่งอยู่ในส่วนของบททั่วไป เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๕๒ ของอนุสัญญาฯ ที่มุ่งประสงค์จะให้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทินมิใช่เฉพาะวันทำการเท่านั้น (ร่างมาตรา ๘ (เพิ่มมาตรา ๗/๕))

๓.๔ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “อนุสัญญา” ให้ถูกต้องตามวันที่ทำอนุสัญญา และตัดคำว่า “และที่แก้ไขเพิ่มเติม” ออก เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่เคยมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฉบับนี้แต่อย่างใด (ร่างมาตรา ๕)

๓.๕ เพิ่มวรรคสองของร่างมาตรา ๕ จากเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕ ในลักษณะของการกำหนดมิให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับกับการประกอบกิจการ (ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และ (๓) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร แต่เนื่องจากข้อ ๕๗ ของอนุสัญญาฯ กำหนดว่าอนุสัญญานี้ไม่อาจทำข้อสงวนได้ เว้นแต่รัฐภาคีอาจประกาศ ณ เวลาใด ๆ ว่ามิให้อนุสัญญาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่กระทำโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยทำหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญา ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) จึงได้เพิ่มวรรคสองของมาตรา ๕ โดยกำหนดให้กรณีตาม (๒) และ (๓) มีผลใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาเมื่อรัฐบาลได้ประกาศโดยทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตามที่กำหนดในอนุสัญญาแล้ว (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๕))

๓.๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐ เรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งที่ต้องจ่ายเงินล่วงหน้า ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บและหลักการเรื่องการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินหรือเที่ยวบินล่าช้า โดยปรับปรุงความในวรรคสี่ ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีที่ไม่ดำเนินการดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้ดำเนินการรับขนทางอากาศพิจารณาสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการดำเนินการรับขนทางอากาศจนกว่าผู้ขนส่งจะได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสองแล้ว (ร่างมาตรา ๔ เดิม)

นอกจากนี้ ได้แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำและวรรคตอนในร่างพระราชบัญญัติฯ และบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ให้เหมาะสมและเป็นไปตามแบบการร่างกฎหมาย

๔. การปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

ภายหลังจากที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ส่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (เรื่องเสร็จที่ ๓๔๑/๒๕๕๙) ที่ตรวจพิจารณาเสร็จแล้วไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยมีข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ไปหารือร่วมกัน เพื่อให้ได้ข้อยุติก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อหาข้อยุติตามข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบให้ตัดเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐ (ร่างมาตรา ๙ เดิม) ออก

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมได้แก้ไขปรับปรุงแล้ว และส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ดำเนินการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. เฉพาะในประเด็นดังต่อไปนี้

(๑) ตัดเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐ การกำหนดเรื่องการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กรณียกเลิกเที่ยวบินหรือเที่ยวบินล่าช้าออก ซึ่งความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศได้มีการกำหนดไว้แล้ว (ตัดร่างมาตรา ๙ เดิม (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐)) ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

(๒) ตัดความใน (๕) ของบันทึกหลักการและเหตุผลออก เพื่อให้สอดคล้องกับการตัดเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐

๕. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

เมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมาย ทำให้ประเทศไทยสามารถยื่นขอภาคยานุวัติสารเพื่อเข้าเป็นภาคีสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙) และร่างพระราชบัญญัตินี้จะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารและผู้ส่งสินค้า (ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง) ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังต่อไปนี้

๕.๑ ประโยชน์สำหรับคนโดยสาร

คนโดยสารจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรมโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง รวมถึงความเสียหายในกรณีที่การขนส่งล่าช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด โดยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ไม่เกินวงเงินตามที่กฎหมายกำหนด

๕.๒ ประโยชน์สำหรับผู้ส่งของหรือผู้ส่งสินค้า

ผู้ส่งของหรือผู้ส่งสินค้านำมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของหรือสินค้าถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือการขนส่งล่าช้า ภายในวงเงินที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ทำให้มีความสามารถในการแข่งขันได้ดียิ่งขึ้นเนื่องจากค่าภาระในการทำประกันสำหรับสินค้าทั่วไปจะลดลง และการใช้บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงใบตราส่งทางอากาศอิเล็กทรอนิกส์ และเอกสารการรับขนอื่นก็ก่อให้เกิดกำไรในภาพรวมของการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งยังเป็นการเอื้อประโยชน์ด้านการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในด้านอื่น ๆ เช่น การติดตามสินค้า และสนับสนุนการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์

๕.๓ ประโยชน์สำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ

ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด และมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง และหากมีการเรียกร้องค่าเสียหายก็อาจใช้กระบวนการทางอนุญาโตตุลาการแทนกระบวนการทางศาล ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง และภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ในภาพรวม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มกราคม ๒๕๖๐

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.*

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ไม่ครอบคลุมครบถ้วนรอบด้าน ดังนั้น จึงเห็นสมควรตราร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้น ซึ่งสามารถสรุปข้อดีของร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้ดังนี้

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๑. เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่ทันสมัย เป็นสากล และมีความเป็นมาตรฐานภายใต้ข้อบังคับกฎเกณฑ์เดียวกันกับนานาประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการเข้าเป็นภาคีและเป็นการอนุวัติการพันธกรณีของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999)

๒. เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการคุ้มครองแก่ผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศ เนื่องจากมีความชัดเจนในทางปฏิบัติต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านของการรับผิดชอบ การฟ้องร้อง และการเรียกค่าสินไหมทดแทน ส่งผลให้ระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๓. เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของไทย ตลอดจนก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจต่อประเทศไทย

๔. ผู้ส่งของหรือผู้ส่งสินค้ามีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของหรือสินค้าถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือการขนส่งล่าช้า ภายในวงเงินที่กฎหมายกำหนด

๕. ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด ซึ่งมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง อีกทั้งในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าเสียหายอาจใช้กระบวนการทางอนุญาโตตุลาการแทนกระบวนการทางศาล ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่งและภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาพรวม

* ที่มา : บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เรียบเรียงโดย นางกิตติมา อรุณพลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย

ข้อมูลพื้นฐานร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(เพื่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๔๙)

๑. การดำเนินการที่ผ่านมา

๑.๑ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้เสนอเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๙ (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๔๙) และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^{*} เพื่อเป็นกฎหมายรองรับการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา

๑.๒ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เห็นชอบหลักการในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เพื่อเสนอให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) พิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยมีข้อสังเกตให้ คค. ปรับปรุงคำแปลอนุสัญญาฯ รับหลักการร่างพระราชบัญญัติฯ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) ตรวจสอบพิจารณา

๑.๓ คค. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย [(กพท.) (หรือกรมการบินพลเรือนเดิม)] และกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) ได้ดำเนินการปรับปรุงคำแปลอนุสัญญาฯ เรียบร้อยแล้ว

๑.๔ การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติให้ความเห็นชอบอนุสัญญาฯ ซึ่ง ครม. เป็นผู้เสนอตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

๑.๕ สคก. ส่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ตรวจแล้วเสร็จต่อ ครม. (เรื่องเสร็จที่ ๑/๒๕๖๐) ซึ่ง คค. ยืนยันร่างพระราชบัญญัติที่ สคก. ตรวจสอบพิจารณาแล้ว และส่งให้ สนช. พิจารณาร่างพระราชบัญญัติต่อไป

* แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ (สคก. ตรวจร่างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๖) มิได้เป็นกฎหมายเพื่อการรองรับการให้เป็นไปตามอนุสัญญาฯ และได้ยกวางขึ้นเมื่อครั้งที่ประเทศไทยยังมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ จึงยังขาดหลักการสำคัญบางประการเกี่ยวกับอนุสัญญาฯ เช่น เรื่องการเลือกศาล การอนุญาโตตุลาการ ดังนั้นในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ นี้ ซึ่งเป็นหนังสือสัญญาที่ต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญาจึงจำเป็นต้องเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้อีกฉบับหนึ่ง

๒. การดำเนินการขั้นต่อไป

๒.๑ สนช. พิจารณาร่างพระราชบัญญัติแล้วเสร็จ และประกาศใช้เป็นกฎหมาย

๒.๒ ขอให้กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) ดำเนินการภาคยานุวัติอนุสัญญา (accession) ตามข้อ ๕๓ วรรค ๔ ของอนุสัญญา พร้อมกับขอให้ กต. ทำการประกาศ (declare) ว่า สำหรับประเทศไทยอนุสัญญานี้ไม่ใช่บังคับ ๒ กรณี ตามข้อ ๕๗^๒ ของอนุสัญญา ภายหลังจากได้มีการประกาศให้ร่างพระราชบัญญัติเป็นกฎหมายแล้ว

๒.๓ กต. ดำเนินการมอบภาคยานุวัติสาร (instrument of accession) และทำประกาศต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ในฐานะผู้เก็บรักษาอนุสัญญา หลังจากที สนช. เห็นชอบและประกาศใช้พระราชบัญญัติเป็นกฎหมายแล้ว ^๓

๒.๔ อนุสัญญา จะมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยนับแต่วันที่หกสัปดาห์หลังจากวันที่ไทยได้ยื่นภาคยานุวัติสารแก่ ICAO ซึ่งเป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตามข้อ ๕๓ วรรค ๕ และวรรค ๖ ของอนุสัญญา

๓. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙

๓.๑ สาระสำคัญของอนุสัญญา มีดังนี้

- (๑) ขอบเขตการใช้บังคับ : ใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
- (๒) เอกสารการรับขน (ส่งเสริมการใช้ E-document)
- (๓) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (air carrier)
- (๔) การจำกัดความรับผิด และจำนวนจำกัดความรับผิด (limits of liability)

โดยกำหนดเป็น SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน)

^๒ Article 57 - Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

^๓ หนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต ๐๘๐๕/๒๔๘ ลงวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙

- (๕) การยกเว้นความรับผิด
- (๖) การจ่ายค่าเสียหายล่วงหน้า กรณีผู้โดยสารตายหรือบาดเจ็บ
- (๗) การประกันความรับผิด
- (๘) ระยะเวลาการใช้สิทธิเรียกร้อง และการเลือกศาล
- (๙) เขตอำนาจศาลและการอนุญาโตตุลาการ

๓.๒ ปัจจุบันมีสมาชิกของ ICAO เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว จำนวน ๑๒๒ ประเทศ ๑ องค์การ (สหภาพยุโรป) โดยในอาเซียนมี สิงคโปร์ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว

๓.๓ ประโยชน์ที่จะได้รับจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

(๑) ประโยชน์สำหรับคนโดยสาร

- คนโดยสารจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเป็นธรรมและรวดเร็ว
- กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้า (advance payment) ให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า
- มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดทั้งกรณีผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง กรณีเที่ยวบินที่ไคร้หัสเที่ยวบินร่วมกัน
- มีการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทุกรอบระยะเวลา ๕ ปี (รอบต่อไป ค.ศ. ๒๐๑๘ หรือ พ.ศ. ๒๕๖๑)
- การกำหนดให้โจทก์เลือกศาลในการฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายได้หลายแห่ง

(๒) ประโยชน์สำหรับผู้ส่งของ/สินค้า (cargo shipper)

เป็นการอำนวยความสะดวกในการใช้บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันได้มากกว่า เนื่องจากต้นทุนและค่าภาระในการทำประกันสำหรับสินค้าทั่วไปจะลดลง ซึ่งการใช้ระบบใบตราส่งทางอากาศอิเล็กทรอนิกส์เป็นการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-freight) นอกจากนี้ ยังเอื้อประโยชน์ด้านการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในด้านอื่น ๆ เช่น การติดตามสินค้า และสนับสนุนการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-customs)

(๓) ประโยชน์สำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ (air carrier)

ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาฯ และมีผลให้ต้นทุนในการทำประกันภัยการขนส่งทางอากาศลดลง และหากมีการเรียกร้องค่าเสียหายก็ไม่ต้องต่อสู้คดีโดยใช้กระบวนการทางศาลซึ่งใช้ระยะเวลานาน และจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูง

ทั้งนี้ ตัวแทนผู้ขนส่งทางอากาศของไทยและสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ต่างเห็นด้วยกับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลฯ เนื่องจากก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง และภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาพรวม

๔. รายละเอียดและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายปัจจุบันให้ครอบคลุมครบถ้วนตามบทสาระบัญญัติของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ดังนี้

- (๑) แก้ไขบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี”
- (๒) เพิ่มเติมบทบัญญัติใหม่จำนวน ๑๓ มาตรา ได้แก่
 - (ก) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิด การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขนและกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (มาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)
 - (ข) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา (มาตรา ๕๓/๑)
 - (ค) กำหนดการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดถึงแก่ความตาย (มาตรา ๕๔/๑)
 - (ง) กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (มาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

- (๓) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเดิมจำนวน ๗ มาตรา ได้แก่
- (ก) ขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (มาตรา ๔)
 - (ข) กรณีที่พระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับ (มาตรา ๕)
 - (ค) กำหนดอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน (มาตรา ๖ วรรคสาม)
 - (ง) แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักทวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระ ลงทะเบียนหรือของ (มาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๔)
 - (จ) กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสาร การรับขนทางอากาศได้ (มาตรา ๔๖ วรรคสอง)
 - (ฉ) กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหาย (มาตรา ๕๕ วรรคสอง)

โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่มีบทบัญญัติที่ต้องตรากฎหมายลำดับรอง
แต่อย่างใด

ฝ่ายกฎหมาย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มกราคม ๒๕๖๐

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

*ที่มา : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูลออนไลน์ สืบค้นได้จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/3024> (สืบค้นข้อมูล ณ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐)

CONVENTION

FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General Provisions

Article 1 - Scope of Application

1. This convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.
2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. A carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.
4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2 - Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.
2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.
3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3 - Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:
 - (a) an indication of the places of departure and destination;
 - (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.
2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.
3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.
4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4 – Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.
2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5 - Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

Article 6 - Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 7 - Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8 - Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9 - Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10 - Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing paragraph shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.
3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 11 - Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12 - Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.
2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.
3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13 - Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.
2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.
3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which they ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14 - Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15 - Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16 - Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.
2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17 - Death and Injury of Passengers - Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.
2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.
3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.
4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18 - Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such a carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19 – Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 20 – Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21 - Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22 - Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.
3. In the carriage of cargo, the liability of carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.
4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.
5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.
6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provisions shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23 - Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at the sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24 - Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Article 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measures of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval,

the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25 - Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26 - Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27 - Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28 - Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29 - Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30 - Servants, Agents - Aggregation of Claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31 - Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaints is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32 - Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 33 - Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft,

or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purpose of paragraph 2,
 - (a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;
 - (b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.
4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34 – Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.
3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.
4. The provisions of paragraph 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35 - Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

Article 36 - Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37 - Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38 - Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

Chapter V

Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier

Article 39 - Contracting Carrier - Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 40 - Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 41 - Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

Article 42 - Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43 - Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44 - Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

Article 45 - Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately.

If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article 46 - Additional Jurisdiction

Any action for the damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

Article 47 - Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

Article 48 - Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Chapter VI

Other Provisions

Article 49 - Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Article 50 - Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Article 51 - Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

The provisions of Article 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

Article 52 - Definition of Days

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

Chapter VII

Final Clauses

Article 53 - Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999, After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organizations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organization" means any organization which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "State Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Article 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organization. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organization.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organizations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organization which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organization shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organizations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;
- (d) the date of the coming onto force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
- (e) any denunciation under Article 54.

Article 54 – Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55 - Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
 - (a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);
 - (b) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929*, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
 - (c) the *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 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
 - (d) the *Protocol 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 Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

- (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 56 - States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such declaration:

- (a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
- (b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57 - Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

- (a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or
- (b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ
เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999
(คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ)*

*ที่มา : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูลออนไลน์ สืบค้นได้จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/3025> (สืบค้นข้อมูล ณ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐)

อนุสัญญา เพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ตระหนักว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 ต่อไปในอนุสัญญานี้เรียกว่า “อนุสัญญาวอร์ซอ” และตราสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีส่วนสำคัญในการให้ทำกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเป็นเอกรูป

ยอมรับ ความจำเป็นที่จะต้องทำให้อนุสัญญาวอร์ซอและตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทันสมัยและรวมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ยอมรับ ความสำคัญของการประกันการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และความจำเป็นสำหรับค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมตามหลักการของการชดใช้

ยืนยัน ความปรารถนาที่จะให้การดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศพัฒนาไปอย่างมีระเบียบ รวมทั้งคนโดยสาร สัมภาระและของ เคลื่อนไปอย่างรวดเร็ว ตามหลักการและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944

เชื่อมั่นว่า การกระทำของรัฐร่วมกันเพื่อความคืบหน้าในการทำให้เป็นเอกรูปและประมวลกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ โดยอนุสัญญาฉบับใหม่เป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดเพื่อบรรลุถึงคุณภาพที่เป็นธรรมแห่งผลประโยชน์

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

บทบัญญัติทั่วไป

ข้อ 1 - ขอบเขตการบังคับใช้

1. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนระหว่างประเทศทั้งปวงซึ่งคน สัมภาระ หรือของ ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยานเพื่อสินจ้าง อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยวิสาหกิจขนส่งทางอากาศด้วย
2. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า *การรับขนระหว่างประเทศ* หมายถึง การรับขนใดๆ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ หรือภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ถึงแม้ว่ารัฐนั้นไม่เป็นรัฐภาคีก็ตาม การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวโดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ไม่เป็นการรับขนระหว่างประเทศตามความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้

3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ การรับขนที่จะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และยอมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ เพียงเพราะว่าจะต้องปฏิบัติการทั้งหมดภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด
4. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนที่กำหนดในหมวด 5 ด้วย ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวดนั้น

ข้อ 2 - การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐและการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์

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

หมวด 2

การจัดทำเอกสารและหน้าที่ของคู่สัญญาเกี่ยวกับการรับขนซึ่งคนโดยสาร สัมภาระและของ

ข้อ 3 - คนโดยสารและสัมภาระ

1. ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขน ฉบับหนึ่งหรือเป็นชุด ซึ่งมี
(เอ) การบ่งชี้ถึงถิ่นต้นทางและปลายทาง
(บี) การบ่งชี้ถึงถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง ถ้าถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง
2. วิธีอื่นๆ ซึ่งมีข้อมูลตามที่ระบุในวรรค 1 อาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารตามวรรค 1 ได้ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสาร
3. ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร
4. ให้มีข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่า ในกรณีที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ อนุสัญญานี้จะบังคับและอาจจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีการตายหรือการบาดเจ็บและกรณีการถูกทำลายหรือการ สูญหาย หรือการเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระ รวมทั้งกรณีการล่าช้า

5. การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรคข้างต้นจะไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญารับขนนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายแห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 4 - ของ

1. ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ
2. วิธีอื่นๆ ซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะปฏิบัติการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้และผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งมอบใบรับของซึ่งให้ข้อบ่งชี้ถึงของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง

ข้อ 5 - รายการของใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของให้รวมถึง

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

ข้อ 6 - เอกสารเกี่ยวกับสภาพแห่งของ

ถ้าจำเป็นต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้า และพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารที่บ่งชี้สภาพแห่งของ บทบัญญัตินี้ไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ภาระผูกพัน หรือความรับผิดแก่ผู้ขนส่ง

ข้อ 7 - รายละเอียดของใบตราส่งทางอากาศ

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

ข้อ 8 - การจัดทำเอกสารสำหรับหลายเที่ยว

ในกรณีที่มีมากกว่าหนึ่งเที่ยว

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

ข้อ 9 - การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องเอกสาร

การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติข้อ 4 ถึง 8 ไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญารับขนนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 10 - ความรับผิดชอบเกี่ยวกับรายการของเอกสารที่ได้จัดทำ

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

ข้อ 11 - คุณค่าแห่งการเป็นพยานหลักฐานของเอกสารที่ได้จัดทำ

1. ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ เป็นพยานหลักฐาน *เบื้องต้น* ของการทำสัญญา การรับของและเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น
2. ข้อความใดๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติและการบรรจุของรวมทั้งที่เกี่ยวกับจำนวนเที่ยว เป็นพยานหลักฐาน *เบื้องต้น* ของข้อเท็จจริงที่แสดงไว้ ข้อความที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ ปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของนั้น ได้มีการดำเนินการทั้งสองอย่างคือ ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่งและได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความที่เกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

ข้อ 12 – สิทธิจัดการกับของ

1. ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ตราส่งในการปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงของผู้ตราส่งตามสัญญา รับขน ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ โดยถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือปลายทาง หรือในระหว่างการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ใดๆ ที่อากาศยานบินลง หรือเรียกให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทางแก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม หรือให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง ผู้ตราส่งต้องไม่ใช่สิทธิในการจัดการนี้ในลักษณะที่จะทำให้เสื่อมเสียแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่นๆ และจะต้องใช้คืนค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดขึ้นจากการใช้สิทธินี้
2. ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งข้างต้น ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน
3. ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งในการจัดการของโดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับที่ส่งมอบให้แก่ผู้ตราส่ง ทั้งนี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ อันอาจเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับนั้น
4. สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งตามข้อสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามข้อ 13 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่สามารถติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิจัดการกับของ

ข้อ 13 - การส่งมอบของ

1. เว้นแต่เมื่อผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิของตนตามข้อ 12 แล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและเมื่อได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้
2. นอกจากจะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งผู้รับตราส่งทันทีเมื่อของมาถึง
3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันหลังจากวันที่ของนั้นควรจะมาถึงแล้ว ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญา รับขนนั้นได้

ข้อ 14 – การบังคับใช้สิทธิของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่ตนได้รับตามข้อ 12 และ 13 ได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันที่กำหนดไว้ในสัญญา รับขนแล้ว

ข้อ 15 – ความเกี่ยวพันของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งหรือ ความเกี่ยวพันที่มีร่วมกันของบรรดาฝ่ายที่สาม

1. ข้อ 12, 13 และ 14 ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือต่อความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมา ไม่ว่าจะจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

2. บทบัญญัติแห่งข้อ 12, 13 และ 14 สามารถเปลี่ยนแปลงได้เฉพาะเมื่อระบุข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ข้อ 16 - พิธีการทางศุลกากร ทางกาารตำรวจ หรือพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่น

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

หมวด 3

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและขอบเขตของการชดใช้ความเสียหาย

ข้อ 17 - การตายและการบาดเจ็บของคนโดยสาร - ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน
2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนถูกทำลายหรือการสูญหาย หรือการเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย การสูญหายหรือการเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพหรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งสัมภาระนั้น ในกรณีสัมภาระไม่ลงทะเบียน รวมถึงสิ่งของส่วนตัว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบเอ็ดวัน หลังจากวันที่สัมภาระนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นได้
4. นอกจากจะกำหนดเป็นอย่างอื่น ในอนุสัญญานี้ คำว่า "สัมภาระ" หมายความว่าสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน

ข้อ 18 - ความเสียหายแก่ของ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในเหตุการณ์ที่ของถูกทำลายหรือสูญหาย หรือที่ของเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเช่นว่านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

2. อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการถูกทำลายหรือการสูญหายหรือการเสียหายแก่ของ นั้น เป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

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

3. การรับขนทางอากาศในความหมายในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หมายความว่ารวมถึงช่วงเวลาในระหว่างที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

4. ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่ขยายรวมไปถึงการรับขนใดๆ โดยทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ปฏิบัติการนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการรับขนเช่นว่านั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญา สำหรับการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนขึ้น การส่งมอบหรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนตามความมุ่งหมายของความตกลงระหว่างคู่สัญญาให้ทำการรับขนทางอากาศโดยไม่ได้ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ให้ถือว่าการรับขนโดยการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงของการรับขนทางอากาศ

ข้อ 19 – การล่าช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ หรือของ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตน และลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ดิน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นว่านั้น

ข้อ 20 – การพ้นจากความรับผิด

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมา ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบนั้นเป็นเหตุหรือมีส่วนให้เกิดความเสียหาย เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุการณ์ตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสารโดยบุคคลอื่นที่มีไซคนโดยสารนั้น 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 ในขณะที่มอบสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่ผู้ขนส่งคนโดยสารได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
3. ในการรับขนของ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า ให้จำกัดเพียงจำนวน 17^{**} หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
4. ในกรณีที่มีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้นแก่ของบางส่วนหรือแก่สิ่งใดๆ ที่อยู่ในของนั้น นำหนักซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คิดเฉพาะน้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ถ้าการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือ

^{*} ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่ง ICAO ในฐานะผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้ทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด (Limit of liability) ตามข้อ 24 ของอนุสัญญา ซึ่งเป็นการทบทวนครั้งแรก เมื่อปี 2008 (สิ้นสุดปีที่กำหนดจากวันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ)

[†] ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[‡] ปัจจุบันคือ จำนวน 4 694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[§] ปัจจุบันคือ จำนวน 1 130 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

^{**} ปัจจุบันคือ จำนวน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

การล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่บางส่วนแห่งของหรือแกสิ่งใดๆ ที่อยู่ในของนั้น กระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่ได้บันทึกไว้โดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในวรรค 2 ของข้อ 4 เมื่อไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของโดยให้ใช้น้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย

5. บทบัญญัติแห่งวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้มีให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทและรู้หรือน่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่เกิดการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน

6. จำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดในข้อ 21 และในข้อนี้ไม่ยั้งกาลในการพิพากษาให้เพิ่มเติมในค่าธรรมเนียมศาล 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 บรรดารัฐภาคีที่ไม่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศและกฎหมายของตนไม่อนุญาตให้ใช้บทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ได้ อาจประกาศ ณ เวลาที่ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติหรือ ณ เวลาใดๆ หลังจากนั้นว่าในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในข้อ 21 ให้กำหนดอยู่ที่จำนวน 1 500 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในการดำเนินคดีในอาณาเขตของตน 62 500 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 1 ของข้อ 22 15 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 2 ของข้อ 22 และ 250 หน่วยเงินตราต่อกิโลกรัมในกรณีตามวรรค 3 ของข้อ 22 หน่วยเงินตรานี้เทียบเท่ากับทองคำจำนวนหกสิบห้ากึ่งมิลลิกรัมโดยมีความบริสุทธิ์เก้าร้อยส่วนในหนึ่งพันส่วน จำนวนทั้งหลายนี้อาจปริวรรตเป็นเงินตราสกุลของชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การปริวรรตจำนวนทั้งหลายนี้ให้เป็นเงินตราสกุลของชาติจะต้องกระทำตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

3. การคำนวณที่กล่าวมาแล้วในประโยคสุดท้ายของวรรค 1 ของข้อนี้และวิธีการปริวรรตที่กล่าวมาแล้วในวรรค 2 ของข้อนี้ ให้กระทำในลักษณะที่แสดงในสกุลเงินตราของรัฐภาคีในมูลค่าแท้จริงเดียวกับจำนวนในข้อ 21 และ ข้อ 22 เท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะเป็นผลลัพธ์มาจากการใช้บังคับแห่งสามประโยคแรกของวรรค 1 ของข้อนี้ รัฐภาคีจะต้องแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาถึงวิธีการคำนวณตามวรรค 1 ของข้อนี้ หรือผลลัพธ์ของการปริวรรตในวรรค 2 ของข้อนี้แล้วแต่กรณี เมื่อมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารอนุสัญญานี้ และเมื่อใดก็ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงการคำนวณหรือการปริวรรต

ข้อ 24 - การทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด

1. โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อบทบัญญัติข้อ 25 แห่งอนุสัญญาฯ และภายใต้บังคับของวรรค 2 ข้างล่างนี้ การจำกัดความรับผิดที่กำหนดในข้อ 21, 22 และ 23 ให้ทบทวนโดยผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ทุกรอบระยะเวลาห้าปี การทบทวนดังกล่าวครั้งแรกให้กระทำเมื่อสิ้นสุดปีที่ห้า นับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ หรือถ้าอนุสัญญาฯ ไม่มีผลใช้บังคับภายในห้าปีจากวันที่เปิดให้ลงนามเป็นครั้งแรก ให้กระทำภายในปีแรกที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ โดยอ้างอิงถึงปัจจัยเงินเพื่อซึ่งเทียบเท่ากับอัตราเงินเพื่อสะสมตั้งแต่การทบทวนครั้งก่อนหรือเมื่อขณะแรกตั้งแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ การวัดอัตราเงินเพื่อที่จะใช้ในการกำหนดปัจจัยเงินเพื่อให้ใช้ค่าเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยหรือลดรายปีในอดีตซึ่งราคาผู้บริโภคของรัฐซึ่งเงินตราสกุลของชาติที่ประกอบเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินที่กล่าวในวรรค 1 ของข้อ 23
2. ถ้าการทบทวนดังกล่าวถึงในวรรคก่อนสรุปว่า ปัจจัยเงินเพื่อเกินร้อยละ 10 ให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ แจ้งรัฐภาคีถึงการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด การทบทวนใดๆ เช่นว่านั้นให้มีผลใช้บังคับหกเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ไปยังรัฐภาคี ถ้าภายในสามเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ไปยังรัฐภาคี รัฐภาคีส่วนใหญ่ได้แจ้งเป็นหลักฐานว่าไม่เห็นชอบด้วย การทบทวนนั้นไม่มีผลบังคับและให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ นำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมรัฐภาคีให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ แจ้งไปยังรัฐภาคีทั้งปวงทันทีถึงการแก้ไขใดๆ ที่มีผลบังคับ
3. ถึงแม้จะมีวรรค 1 ของข้อนี้ก็ตาม กระบวนการที่กล่าวถึงในวรรค 2 ของข้อนี้ให้ใช้บังคับ ณ เวลาใดๆ ที่รัฐภาคีหนึ่งในสามได้แสดงความปรารถนาที่จะทำการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดโดยมีเงื่อนไขว่าปัจจัยเงินเพื่อที่กล่าวถึงในวรรค 1 เกินร้อยละ 30 นับแต่การแก้ไขครั้งก่อน หรือนับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับถ้าไม่มีการแก้ไขมาก่อน การทบทวนครั้งต่อๆ มาซึ่งใช้กระบวนการที่กำหนดในวรรค 1 ของข้อนี้จะต้องกระทำทุกรอบระยะเวลาห้าปีเริ่มตั้งแต่มื่อสิ้นสุดปีที่ห้าหลังจากวันที่มีการทบทวนภายใต้วรรคนี้

ข้อ 25 - การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญาฯ รับขนอยู่ใต้บังคับจำนวนจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่กำหนดในอนุสัญญาฯ นี้ หรือไม่จำกัดจำนวนความรับผิดเลยก็ได้

ข้อ 26 - โฆษณกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใดๆ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่อนุสัญญาฯ นี้ไว้ ย่อมเป็นโฆษณา แต่ความเป็นโฆษณาของข้อกำหนดใดๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาฯ ทั้งฉบับเป็นโฆษณา ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาฯ ที่ยังคงอยู่ ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้

ข้อ 27 - เสรีภาพที่จะทำสัญญา

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญาฯ นี้ ยับยั้งผู้ขนส่งในการปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใดๆ หรือการสละข้อต่อสู้ใดๆ ที่มีอยู่ตามอนุสัญญาฯ นี้ หรือการกำหนดเงื่อนไขใดๆ ซึ่งไม่ขัดกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้

ข้อ 28 - การจ่ายเงินล่วงหน้า

ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ถ้าได้กำหนดไว้โดยกฎหมายภายในของรัฐของผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าโดยไม่ล่าช้าแก่บุคคลธรรมดาคนหนึ่งหรือหลายคนหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลเช่นว่านั้น การจ่ายเงินล่วงหน้าเช่นว่านั้น ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และอาจนำมาหักออกจากจำนวนใดๆ ที่ผู้ขนส่งจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

ข้อ 29 - มูลแห่งการเรียกร้อง

ในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ การป้องกันใดๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ไม่ว่าจะมิใช่อย่างไร ไม่ว่าจะภายใต้อนุสัญญานี้หรือโดยสัญญาหรือโดยละเมิดหรือโดยประการอื่น สามารถฟ้องได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ โดยไม่เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่าผู้ใดเป็นบุคคลผู้มีสิทธิฟ้องคดีและสิทธิของแต่ละบุคคลนั้นจะเป็นประการใด ในการฟ้องคดีเช่นว่านั้นจะไม่ได้รับค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ หรือค่าเสียหายที่เป็นตัวอย่าง หรือค่าเสียหายอื่นที่ไม่อาจได้รับการชดเชย

ข้อ 30 - ลูกจ้าง ตัวแทน - การเรียกร้องรวมกัน

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

ข้อ 31 - กำหนดเวลาแจ้งการหักทวง

1. การรับมอบโดยบุคคลผู้มีสิทธิรับสัมภาระลงทะเบียนหรือของโดยไม่มีการหักทวง ย่อมเป็น พยานหลักฐานเบื้องต้นว่าสัมภาระลงทะเบียนหรือของได้มีการส่งมอบในสภาพดีและตรงตามเอกสารการรับขนหรือตามบันทึกโดยวิธีอื่นตามวรรค 2 ของข้อ 3 และวรรค 2 ของข้อ 4
2. ในกรณีที่มีความเสียหาย บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งโดยพลันหลังจากที่พบความเสียหายนั้น และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีสัมภาระลงทะเบียน และสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีของในกรณีล่าช้า การหักทวงต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระหรือของนั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับ
3. การหักทวงทุกกรณีต้องทำเป็นหนังสือและให้ไว้หรือส่งออกไปภายในระยะเวลาที่กล่าวมา
4. ถ้าไม่มีการหักทวงภายในระยะเวลาที่กล่าวมา จะฟ้องคดีผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่เป็นกรณีกฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

ข้อ 32 - ความตายของบุคคลผู้ต้องรับผิด

ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดถึงแก่ความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทัพบกหรือกองทัพอากาศของผู้ตาย

ข้อ 33 - เขตอำนาจศาล

1. การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายต้องฟ้องต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือภูมิลำเนาของผู้ขนส่งหรือเหนือสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง 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 - การอนุญาโตตุลาการ

1. ภายใต้บังคับบทบัญญัติของข้อนี้ คู่สัญญาในสัญญารับขนของอาจกำหนดว่าการระงับข้อพิพาทใดๆ เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ ให้ระงับโดยการอนุญาโตตุลาการ ความตกลงเช่นว่านี้จะต้องทำเป็นหนังสือ
2. การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ ให้ทำภายในเขตอำนาจศาลหนึ่งศาลใดที่กล่าวในข้อ 33 ตามแต่ผู้เรียกร้องจะเลือก
3. ให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้
4. บทบัญญัติในวรรค 2 และวรรค 3 ของข้อนี้ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ และข้อกำหนดใดๆ ในข้อความหรือข้อตกลงเช่นว่านั้นซึ่งขัดกับบทที่กล่าวมาย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 35 – การจำกัดการฟ้องคดี

1. สิทธิในค่าเสียหายเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่มาถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่มีการรับขนได้หยุดลง
2. วิธีการคำนวณระยะเวลาดังกล่าว ให้คำนวณตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น

ข้อ 36 – การรับขนต่อเนื่องกัน

1. ในกรณีของการรับขนที่จะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกันและเข้าข่ายคำนิยามที่กำหนดในวรรค 3 ของข้อ 1 ให้ผู้ขนส่งแต่ละรายซึ่งรับคนโดยสาร สัมภาระหรือของอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์ที่อนุสัญญานี้กำหนด และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนเท่าที่สัญญานั้นเกี่ยวกับช่วงของการรับขนซึ่งปฏิบัติการภายใต้การควบคุมดูแลของตน
2. ในกรณีของการรับขนในลักษณะนี้ คนโดยสารหรือบุคคลใดๆ ที่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น สามารถฟ้องคดีได้เฉพาะต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการล่าช้านั้นได้เกิดขึ้น วันแต่จะมีความตกลงกันโดยแจ้งชัดว่าผู้ขนส่งทอดแรกเข้ารับผิดตลอดการเดินทาง
3. ในกรณีสัมภาระหรือของ คนโดยสารหรือผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดแรก และคนโดยสารหรือผู้รับตราส่งซึ่งมีสิทธิรับสัมภาระหรือของย่อมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และนอกจากนั้น คนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง อาจฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่การถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นย่อมต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร หรือต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

ข้อ 37 – สิทธิไล่เบี้ยต่อฝ่ายที่สาม

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ทำให้เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นหรือไม่

หมวด 4

การรับขนร่วมกัน

ข้อ 38 – การรับขนร่วมกัน

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

หมวด 5

การรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 39 - ผู้ขนส่งตามสัญญา - ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

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

ข้อ 40 - ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงแต่ละคน

ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงปฏิบัติการรับขนทั้งหมดหรือบางส่วนของเส้นทางซึ่ง ตามสัญญาที่อ้างถึงในข้อ 39 ซึ่งอยู่ในบังคับอนุสัญญานี้ ให้ทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญาสำหรับการรับขนทั้งหมดของเส้นทางที่กำหนดไว้ในสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงสำหรับการรับขนบางส่วนของเส้นทางที่ตนปฏิบัติการ

ข้อ 41 - ความรับผิดชอบร่วมกัน

1. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย
2. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดย ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย อย่างไรก็ตาม ไม่มีการกระทำหรือการละเว้นการกระทำเช่นว่านั้น ที่จะทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบกว่าจำนวนที่อ้างถึงในข้อ 21, ข้อ 22, ข้อ 23 และข้อ 24 ความตกลงพิเศษใดๆ ที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกจากที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ หรือการสละสิทธิหรือข้อต่อสู่ใดๆ ตามที่อนุสัญญานี้ให้ไว้ หรือการบอกกล่าวใดๆ ไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามข้อ 22 ไม่มีผลต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

ข้อ 42 - ผู้รับการหักทวงและการสั่ง

การหักทวงใดๆ ที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือการสั่งที่ต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามอนุสัญญานี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะมาถึงผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม การสั่งที่อ้างถึงในข้อ 12 จะมีผลก็ต่อเมื่อคำสั่งนั้นมีถึงผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 43 – ลูกจ้างและตัวแทน

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนใดๆ ของผู้ขนส่งนั้นหรือของผู้ขนส่งตามสัญญาพิสูจน์ได้ว่า พวกเขาได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของพวกเขา ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งใช้บังคับตามอนุสัญญานี้ กับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าพวกเขาเหล่านั้นได้กระทำไปในลักษณะที่ไม่อาจอ้างจำนวนจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้

ข้อ 44 – จำนวนรวมของค่าเสียหาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง จำนวนรวมที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและผู้ขนส่งตามสัญญา และจากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของบุคคลเหล่านั้น จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่อาจให้ได้ตามเงื่อนไข ไม่ว่าจะถูกจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่บุคคลที่กล่าวมาไม่จำเป็นต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดที่ใช้บังคับกับบุคคลนั้นแต่ละคน

ข้อ 45 – ผู้รับการเรียกร้อง

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายอาจฟ้องต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา หรือต่อทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันตามแต่โจทก์จะเลือก ถ้าได้มีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียวในผู้ขนส่งเหล่านั้น ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิให้เรียกผู้ขนส่งอื่นเข้ามาในคดีได้ กระบวนพิจารณาและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ 46 – เขตอำนาจศาลเพิ่มเติม

การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 45 ต้องฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลใดศาลหนึ่งที่อาจฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 33 หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือสถานที่ที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ตามแต่โจทก์จะเลือก

ข้อ 47 – โฆษณกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใดๆ ในสัญญาที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับตามหมวดนี้ ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดใดๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาที่ยังคงอยู่ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติของหมวดนี้

ข้อ 48 - ความเกี่ยวพันที่มีระหว่างกันของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในข้อ 45 ไม่มีบทบัญญัติใดในหมวดนี้กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน รวมถึงสิทธิไล่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใดๆ

หมวด 6

บทบัญญัติอื่นๆ

ข้อ 49 - การบังคับใช้กฎเกณฑ์อันพึงบังคับ

ข้อกำหนดใดๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและข้อตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะละเมิดต่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ ไม่ว่าโดยการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับ หรือโดยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 50 - การประกันภัย

รัฐภาคีต้องเรียกให้ผู้ขนส่งของตนคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ รัฐภาคีอาจเรียกให้ผู้ขนส่งที่ดำเนินการเข้ามาในรัฐนั้น ส่งพยานหลักฐานว่าผู้ขนส่งคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้

ข้อ 51 - การรับขนที่กระทำในสถานการณพิเศษ

บทบัญญัติข้อ 3 ถึงข้อ 5 ข้อ 7 และข้อ 8 ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ไม่ใช่บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณพิเศษนอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่ง

ข้อ 52 - นิยามของวัน

คำว่า “วัน” เมื่อใช้ในอนุสัญญานี้ หมายความว่า วันตามปฏิทินมิใช่วันทำการ

หมวด 7

บทบัญญัติสุดท้าย

ข้อ 53 - การลงนาม การให้สัตยาบันและการมีผลใช้บังคับ

1. อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อครั้งที่รัฐนั้นๆ เข้าร่วมในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออลตั้งแต่วันที่ 10 ถึง 28 พฤษภาคม 1999 หลังจากวันที่ 28 พฤษภาคม 1999 อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐทั้งปวงลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมืองมอนทรีออล จนกว่าอนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับตามวรรค 6 ของข้อนี้
2. อนุสัญญานี้เปิดให้องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคลงนามเช่นเดียวกันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ “องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค” หมายถึง องค์การใดๆ ที่ประกอบขึ้นโดยรัฐเอกราชแห่งภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งซึ่งมีอำนาจในบางเรื่องที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับและได้รับการมอบอำนาจอย่างถูกต้องเพื่อลงนาม และเพื่อให้สัตยาบัน ยอมรับ รับรองหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ การอ้างถึง “รัฐภาคี” หรือ “บรรดารัฐภาคี” ในอนุสัญญานี้ใช้บังคับโดยจุดเดียวกันแก่องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค 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 รับรองหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ ณ เวลาใดๆ ก็ได้
5. สัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้รับมอบหมายในที่นี้ให้เป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
6. อนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับระหว่างรัฐซึ่งได้มอบไว้ซึ่งสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารที่สามสิบกับผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตราสารที่มอบไว้โดยองค์การการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะไม่นำมานับเพื่อความมุ่งประสงค์ของวรรคนี้
7. สำหรับรัฐอื่นและองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคอื่นๆ อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสาร
8. ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาต้องบอกกล่าวไปยังบรรดารัฐผู้ลงนามและบรรดารัฐภาคีโดยพลัน ถึง
 - (เอ) การลงนามในอนุสัญญานี้แต่ครั้งและวันที่ลงนามนั้น
 - (บี) การมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารแต่ครั้งและวันที่มอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารนั้น

- (ซี) วันที่อนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ
- (ดี) วันที่การแก้ไขจำนวนจำกัดความรับผิดชอบซึ่งกำหนดภายใต้อนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ
- (อี) การบอกเลิกใด ๆ ภายใต้ข้อ 54

ข้อ 54 - การบอกเลิก

1. รัฐภาคีใดๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้โดยการแจ้งเป็นหนังสือถึงผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อวันทีหนึ่งร้อยแปดสิบหลังจากวันที่ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้รับหนังสือแจ้ง

ข้อ 55 - ความเกี่ยวข้องกับตราสารอนุสัญญาออร์ซออื่น

อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเหนือกว่ากฎเกณฑ์ใดๆ 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 เมืองกवादาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 1961 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า อนุสัญญากवादาลาฮารา)
 - (ดี) พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 ลงนาม ณ กรุงกัวเตมาลาซิตี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 1971 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารกัวเตมาลาซิตี)
 - (อี) พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ถึง 3 และ พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 4 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก หรืออนุสัญญาออร์ซอทั้งซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮกและพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน 1975 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารมอนทรีออล) หรือ
2. ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีใดภาคีหนึ่งแห่งอนุสัญญานี้โดยอำนาจที่รัฐนั้นเป็นภาคีในตราสารหนึ่งตราสารใด ดังกล่าวไว้ในอนุวรรค (เอ) ถึง (อี) ข้างต้น

ข้อ 56 – รัฐซึ่งมีระบบกฎหมายมากกว่าหนึ่งระบบ

1. ถ้ารัฐหนึ่งมีหน่วยดินแดนสองหน่วยดินแดนหรือมากกว่าซึ่งใช้บังคับกฎหมายต่างระบบกันเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ รัฐนั้นอาจประกาศ ณ เวลาที่ลงนาม ให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติว่าอนุสัญญานี้จะครอบคลุมตลอดหน่วยดินแดนของตนหรือเพียงในหนึ่งหน่วยดินแดนหรือมากกว่าและอาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงประกาศนี้โดยการมอบคำประกาศอีกฉบับหนึ่ง ณ เวลาใดๆ ก็ได้
2. คำประกาศดังกล่าวใดๆ ต้องบอกกล่าวไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาและต้องแจ้งหน่วยดินแดนที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับโดยชัดแจ้ง
3. เกี่ยวกับรัฐภาคีซึ่งได้ทำคำประกาศดังกล่าวแล้ว
 - (เอ) การกล่าวถึงในข้อ 23 ในเรื่อง “เงินตราสกุลของชาติ” จะต้องตีความโดยอ้างถึงสกุลเงินตราของหน่วยดินแดนที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น และ
 - (บี) การกล่าวถึงในข้อ 28 ในเรื่อง “กฎหมายภายใน” จะต้องตีความโดยอ้างถึงกฎหมายของหน่วยดินแดนที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น

ข้อ 57 – ข้อสงวน

อนุสัญญานี้ไม่อาจทำข้อสงวนได้ เว้นแต่รัฐภาคีอาจประกาศ ณ เวลาใดๆ โดยทำหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาว่าอนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับ

(เอ) การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยรัฐภาคีตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า ในฐานะที่เป็นรัฐเอกราช และ/หรือ

(บี) การรับขนคนโดยสาร ของหรือสัมภาระ สำหรับราชการทหารของรัฐ โดยอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีหรืออากาศยานที่รัฐภาคีนั้นเข้ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานได้สงวนไว้โดยหรือสงวนไว้ในนามของราชการทหารดังกล่าว

ในประจักษ์พยานของ ผู้แทนมีอำนาจเต็มซึ่งได้รับมอบหมายโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำ ณ เมืองมอนตรียอล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม คริสต์ศกราชหนึ่งพันเก้าร้อยเก้าสิบเก้า ในภาษาอังกฤษ ภาษาอาหรับ ภาษาจีน ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซียและภาษาสเปน ทุกตัวบทเป็นต้นฉบับเท่าเทียมกัน อนุสัญญานี้จะคงเก็บรักษาไว้ในบรรณสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและผู้เก็บรักษาอนุสัญญาจะต้องส่งสำเนาอนุสัญญาที่รับรองความถูกต้องไปยังรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาออร์ซอ พิธีสารเฮก อนุสัญญาควาตาลาฮารา พิธีสารกรุงกัวเตมาลาซิตี และพิธีสารมอนตรียอล

ภาคผนวก

: พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๗๗ ลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

: ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

พระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘
เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ
ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอม
ของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง
ประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘”

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้
“การรับขนทางอากาศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ
ทางอากาศโดยอากาศยาน

“การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ
สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ใน
อาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่ไม่รวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา ๔ วรรคสอง
และวรรคสาม

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งยอมรับให้เดินทางไปกับอากาศยานที่
มิใช่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

“สัมภาระ” หมายความว่า สัมภาระลงทะเลเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน

“สัมภาระลงทะเลเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้
ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระ

“สัมภาระไม่ลงทะเลเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสาร
นอกจากสัมภาระลงทะเลเบียน

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๒/ตอนที่ ๑๐ ก/หน้า ๑๒/๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

“ของ” หมายความว่า สंहาริมทรัพย์ที่ผู้ตราส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้
 ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศ

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็น
 ทางค้าปกติไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึง
 บุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน

“ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับ
 คนโดยสารผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง

“ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศ
 ตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของตาม
 สัญญารับขนทางอากาศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทาง
 อากาศใบรับของ หรือในบันทึกซึ่งปรากฏข้อมูลโดยวิธีอื่นในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศ
 หรือใบรับของ แล้วแต่กรณี

“ลูกจ้าง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้าง
 หรือไม่ก็ตาม

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมาย
 ว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงิน
 ระหว่างประเทศ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ
 เพื่อสินจ้างรางวัลรวมถึงการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่ง
 ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขนคน
 โดยสาร สัมภาระหรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
 ตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวแต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลง
 กันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำ
 หรือไม่ก็ตาม

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวโดย
 ไม่แบ่งแยกไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และไม่สูญเสียลักษณะของ
 การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะสัญญาเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้นจะต้องดำเนินการ
 ทั้งหมดในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้อง
 รับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้
 ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖ ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักรต้องจัดให้มีการประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกรมการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสาม ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้ดำเนินการรับขนทางอากาศสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการดำเนินการรับขนทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักร จนกว่าผู้ขนส่งนั้นจะได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

มาตรา ๗ เกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ

มาตรา ๙ ในการรับขนคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อความแสดงถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง

(๒) ข้อความแสดงถึงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อย่างน้อยหนึ่งแห่ง ในกรณีที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศหนึ่ง

วิธีอื่นซึ่งมีข้อมูลตามรายการในวรรคหนึ่งอาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนได้ ถ้ามีการใช้วิธีอื่น ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสาร

ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร

ให้มีการแสดงข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าอาจมีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กรณีสัมภาระถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีล่าช้าในการรับขน

การไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศและสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง เว้นแต่ความเสียหายที่เป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งสัมภาระลงทะเลเปื้อนนั่นเอง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระไม่ลงทะเลเปื้อน รวมถึงสิ่งของส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวไปในอากาศยาน หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายของสัมภาระลงทะเลเปื้อน หรือถ้าสัมภาระลงทะเลเปื้อนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารขอที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๑๒ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๓ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ

ในกรณีที่บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุแห่งการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของคนโดยสาร

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติทั้งปวงว่าด้วยความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๔ ในกรณีที่ค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ มีมูลค่าไม่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนไม่ได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ตามมาตรา ๑๓

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายตามมาตรา ๑๐ ในมูลค่าส่วนที่เกินหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นสามพันหนึ่งร้อยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน หากพิสูจน์ได้ว่า

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลนั้นโดยไม่ชักช้า

การจ่ายเงินล่วงหน้าตามวรรคหนึ่ง ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและอาจนำมาหักออกจากจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น

ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหายหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

มาตรา ๒๒ การที่ผู้มิสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีกรแทกห้วงย่อมนเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๙ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มิสิทธิรับสัมภาระต้องแทกห้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มิสิทธิรับสัมภาระต้องแทกห้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มิสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่ผู้มิสิทธิรับสัมภาระไม่แทกห้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกฉฉฉฉของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่การรับขนคนโดยสารและสัมภาระดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง คนโดยสารหรือผู้มิสิทธิในค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น จะฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งทอดที่ได้ดำเนินการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือกรณีล่าช้านั้นเกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทอดแรกได้ตกลงรับผิดชอบตลอดการเดินทางโดยชัดแจ้งแล้ว

ในส่วนที่เกี่ยวกับสัมภาระ คนโดยสารย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกและผู้ขนส่งทอดสุดท้าย รวมทั้งอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่สัมภาระถูกทำลาย สูญหาย

หรือเสียหายหรือกรณีที่สามารถระงับข้อพิพาทได้โดยสันติวิธี ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร

หมวด ๒

การรับขนของ

มาตรา ๒๔ ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ

วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง

มาตรา ๒๕ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ต้องมีรายการอย่างน้อยตามมาตรา ๙ วรรคหนึ่ง รวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าตรวจและของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารแสดงถึงสภาพแห่งของได้ ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ ภาระผูกพัน หรือความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๗ ให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับดังต่อไปนี้

(๑) ฉบับที่หนึ่ง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้

(๒) ฉบับที่สอง ให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้

(๓) ฉบับที่สาม ให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งไว้ภายหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้ว

การลงลายมือชื่อของผู้ตราส่งและผู้ขนส่งอาจใช้วิธีการพิมพ์หรือประทับตราแทนก็ได้ ในกรณีที่ผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่มีการรับขนของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

(๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน

(๒) เมื่อมีการใช้วิธีอื่นแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน

มาตรา ๒๙ การไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ หรือมาตรา ๒๘ ไม่กระทบต่อการมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๐ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

ผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่ง สำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้

ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้องหรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

มาตรา ๓๑ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญาการรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น

ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุรวมถึงข้อความเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อแห่งของ เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ส่วนข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของ ไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นแล้ว ต่อหน้าผู้ตราส่งและได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่ระบุเกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

มาตรา ๓๒ เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญาการรับขนทางอากาศแล้วผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ ดังต่อไปนี้

(๑) ถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือท่าอากาศยานปลายทาง

(๒) ให้จัดการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ที่อากาศยานลง

(๓) ให้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม ณ ถิ่นปลายทาง

หรือในระหว่างการเดินทาง

(๔) ให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง

ผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช้สิทธิจัดการกับของตามวรรคหนึ่งในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการที่ตนได้ใช้สิทธินั้น

ถ้าเป็นการพ้นวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน

ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง โดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศฉบับที่มอบให้แก่ผู้ตราส่งหรือใบรับของที่มอบให้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย

ใด ๆ อันเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ
นั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดเชยคืนจากผู้ตราส่ง

สิทธิของผู้ตราส่งตามวรรคหนึ่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตาม
มาตรา ๓๓ แต่ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่อาจติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิ
จัดการกับของนั้นอีก

มาตรา ๓๓ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิตามมาตรา ๓๒ ไปแล้ว เมื่อของมาถึงถิ่น
ปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขน
แล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน

ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง เว้นแต่จะได้ตกลง
กันไว้เป็นอย่างอื่น

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวัน
นับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่
สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้

มาตรา ๓๔ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่มีตามมาตรา
๓๒ และมาตรา ๓๓ ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์
ของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงที่กำหนดไว้ใน
สัญญารับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ และมาตรา ๓๔ ไม่กระทบต่อความ
เกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิ
ทั้งหลายมาจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

ความในมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ และมาตรา ๓๔ จะปฏิบัติให้แตกต่างกันออกไปได้
ต่อเมื่อกำหนดไว้ชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

มาตรา ๓๖ ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทาง
ศุลกากรทางการตำรวจ หรือของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่
ผู้รับตราส่งและผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการที่ข้อมูลหรือ
เอกสารเช่นว่านั้นขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผน เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความผิด
ของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือ
เอกสารตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๓๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย
สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขน
ทางอากาศ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่า การที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (๑) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง
- (๒) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (๓) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ
- (๔) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออกหรือการนำของผ่านแดน

การรับขนทางอากาศตามมาตรา นี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่บนหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่

(๑) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการรับขนทางอากาศเว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

(๒) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย

มาตรา ๓๘ ให้นำความในมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของโดยอนุโลม

มาตรา ๓๙ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว

ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายหรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้นำหนักที่จะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ให้คิดน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี

ถ้าการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้าแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้นมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกันหรือบันทึกเดียวกันที่บันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง ให้ใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบ

ท่อเดียวหรือหลายท่อนั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

มาตรา ๔๑ เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา ๓๙ ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีพร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าวโดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๙

มาตรา ๔๒ ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนัดนั้นเป็นโมฆะแต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนัดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะและสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่มีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับการรับขนของ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ยอดรวมของจำนวนที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดเช่นนั้น

มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสามจะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีก่ลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง

มาตรา ๔๕ ในกรณีที่การรับขนของดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา ๔ วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคานหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น

ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนี้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณี ที่ของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

หมวด ๓

การรับขนร่วมกัน

มาตรา ๔๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๗ วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

หมวด ๔

การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

มาตรา ๔๗ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่มีผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งนั้น และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่งตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทางของการขนส่งแต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีการให้อำนาจเช่นนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๔๘ ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางรับขนตามมาตรา ๔๗ ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้

มาตรา ๔๙ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวข้องกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

ในกรณีที่มีการรับขนดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน เป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

จริงด้วย แต่การกระทำหรือละเว้นการกระทำเช่นนั้นไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ความตกลงพิเศษที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ การสละสิทธิหรือข้อต่อสู้อตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามมาตรา ๑๖ และมาตรา ๓๙ ย่อมไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

มาตรา ๕๐ การหักทวงที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือคำสั่งที่จะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่คำสั่งตามมาตรา ๓๒ จะมีผลต่อเมื่อได้แจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาแล้วเท่านั้น

มาตรา ๕๑ ในการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้บังคับกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๕๒ ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดชอบในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบสำหรับบุคคลนั้น

มาตรา ๕๓ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบหมวดนี้ หรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในหมวดนี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งหมวดนี้

หมวด ๕

การฟ้องเรียกค่าเสียหาย

มาตรา ๕๔ การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๕ สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับ
สิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่
อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษ
ลอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตาม
ประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๖

การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

มาตรา ๕๗ ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศ
ภายในประเทศโดยอนุโลม

มาตรา ๕๘ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ ให้อยู่ในอำนาจ
พิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๕๙ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่
ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปจนแล้วเสร็จโดยถือว่าคดีนั้นมิใช่
คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ปริยานุช/ผู้จัดทำ
๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

นุสรา/ผู้ตรวจ
๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๖)



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
 ปฏิบัติหน้าที่
 สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เลขรับ 716
 วันที่ 17 มี.ค. ๖๕
 เวลา 16.14 น.

ที่ นร ๐๕๐๓/ ๑๖๗๗

สำนักนายกรัฐมนตรี
 ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ มกราคม ๒๕๖๐

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทะเบียน
 รับที่ ๒๐ / ๒๐ วันที่ ๑๗ / ๑๖
 เวลา ๑๗.๓๗ ส่ง ๑๗.๓๗
 สำนักการประชุม

กลุ่มงานนิติ
 รับที่ ๕ (๗) / ๕๖๐
 วันที่ ๑๗ / ๑๓ / ๖๐
 เวลา ๑๗.๕๓ น.
 สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๗

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (wa840/D/ส/วค)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘
ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขพินัยมคําคว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มพินัยมคําคว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)
- (๓) กำหนดอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)
- (๔) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบ การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)
- (๕) แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักทวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระลงทะเบียนหรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๔)
- (๖) กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้ (เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)
- (๗) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา (เพิ่มมาตรา ๕๓/๑)
- (๘) กำหนดการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่มีผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)
- (๙) กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหาย (เพิ่มมาตรา ๕๕ วรรคสอง)
- (๑๐) กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)

เหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(๑๙)

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสารสัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน และไม่มีถิ่นหยุดพักตามที่ตกลงกันภายนอกประเทศ”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” ระหว่างบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศ” และคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” หมายความว่า การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา ๔ วรรคสอง ซึ่งถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคี”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” ต่อจากบทนิยาม คำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง ประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๒

“รัฐภาคี” หมายความว่า รัฐภาคีของอนุสัญญา”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศ เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การรับขน ทางอากาศซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพัก ในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ภายใน อาณาเขตของประเทศเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการ รับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลง กันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และยอมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ เพียงเพราะว่าจะต้องดำเนินการทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียว หรือสัญญาเป็นชุด

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่น ซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด ๔ ด้วย

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐ ที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่

(๑) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงาน การไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์

(๒) การรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ ตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

(๓) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งระวางทั้งหมด ของอากาศยานนั้นได้ส่งมอบไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว

หากกรณีตาม (๒) และ (๓) เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ อนุสัญญา พระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช้บังคับต่อเมื่อรัฐบาลได้ประกาศโดยทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บ รักษาอนุสัญญาตามที่กำหนดในอนุสัญญาแล้ว”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในวรรคสามของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การประกันตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน”

มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๗/๑ บทบัญญัติมาตรา ๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๗ และมาตรา ๒๘ ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ไม่ใช่บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณ์พิเศษ นอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่งรายนั้น

มาตรา ๗/๒ ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญารับขนมีเงื่อนไขจำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีเงื่อนไขจำกัดความรับผิดก็ได้

มาตรา ๗/๓ ในการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใด ๆ หรือสละข้อต่อผู้ใด ๆ หรือจะกำหนดเงื่อนไขอื่นใดซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ก็ได้

มาตรา ๗/๔ ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวง ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ

มาตรา ๗/๕ วันตามพระราชบัญญัตินี้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทิน”

มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๒๒ การที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนที่อยู่ในสภาพดี และตรงตามป้ายกำกับสัมภาระ หรือตามเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลตามมาตรา ๙ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลันและอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระได้รับสัมภาระลงทะเบียนนั้น

การทักท้วงตามมาตรานี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีก่ลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๔ การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา ๒๔ วรรคสอง

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

การทักท้วงตามมาตรา นี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งให้ถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีก๊อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”

มาตรา ๑๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“การรับขนร่วมกันตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศด้วยก็ได้”

มาตรา ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๓/๑ ในหมวด ๔ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๓/๑ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิไต่เบี่ยงหรือการขอใช้ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๒”

มาตรา ๑๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๔/๑ ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย”

มาตรา ๑๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“วิธีการคำนวณระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาคดีพิพากษาคดีตั้งอยู่”

มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖ ในหมวด ๕ การฟ้องเรียกค่าเสียหาย แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

“มาตรา ๕๖/๑ การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา
- (๒) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่
- (๓) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน
- (๔) ศาลในถิ่นปลายทาง

ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ นอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและณารวมขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเอง หรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ

กระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้

“ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายความว่า ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่ง และเกี่ยวกับข้อกำหนดในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับตัวแทน

“ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายความว่า ที่อยู่ปกติเป็นหลักแหล่งของคนโดยสาร ในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ โดยห้ามมิให้นำเรื่องสัญชาติของคนโดยสารมาพิจารณาในกรณีนี้

มาตรา ๕๖/๒ ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย อาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายนรวมกันหรือแยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก

ถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้

กระบวนการพิจารณาคดีและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

มาตรา ๕๖/๓ การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖/๑ แล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง มีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่

มาตรา ๕๖/๔ คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๕๖/๕ คู่สัญญาในสัญญารับขนของในการรับขนทางอากาศอาจตกลง
เป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้
โดยการอนุญาตตุลาการ

ผู้เรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศ
ระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้สัญญา มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาตตุลาการ
ภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามมาตรา ๕๖/๑ และถ้าเลือกให้มีการพิจารณา
ในราชอาณาจักร ให้อนุญาตตุลาการหรือคณะอนุญาตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้
ให้ถือว่าบทบัญญัติวรรคสองเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการ
การอนุญาตตุลาการ และในกรณีที่ข้อกำหนดใด ๆ ของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการ
การอนุญาตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ย่อมเป็นโมฆะ

มาตรา ๕๖/๖ บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมมีสิทธิ
ไล่เบียดต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย”

ผู้รับสนองพระราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๔ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน ดังนั้น เพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ดังต่อไปนี้

๒.๑ แก้ไขบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)

๒.๒ แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)

๒.๓ กำหนดอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสั่งให้ผู้ขนส่งแสดงหลักฐานการประกัน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ วรรคสาม)

๒.๔ กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิด การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (เพิ่มมาตรา ๗/๑ มาตรา ๗/๒ มาตรา ๗/๓ มาตรา ๗/๔ และมาตรา ๗/๕)

๒.๕ แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักหัวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระลงทะเบียนหรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๔)

๒.๖ กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้ (เพิ่มมาตรา ๔๖ วรรคสอง)

(๒๖)

๒.๗ กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา (เพิ่มมาตรา ๕๓/๑)

๒.๘ กำหนดให้การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา ๕๔/๑)

๒.๙ กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหาย (เพิ่มมาตรา ๕๕ วรรคสอง)

๒.๑๐ กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๖/๒ มาตรา ๕๖/๓ มาตรา ๕๖/๔ มาตรา ๕๖/๕ และมาตรา ๕๖/๖)
