บทความกฎหมาย

ปรับปรุงล่าสุด 15 ตุลาคม 2569

สินค้าเสียหายขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญามอนทรีออล การทักท้วงภายใน 14 วัน อายุความสองปี และเพดาน 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม

โดย เอกสยาม ชัยศร ที่ปรึกษากฎหมาย
บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด

> เนื้อหานี้เป็นข้อมูลกฎหมายทั่วไป ไม่ใช่ความเห็นทางกฎหมายเฉพาะกรณี การพิจารณาแต่ละเรื่องต้องอาศัยข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานของเรื่องนั้น ฉบับออนไลน์ที่ปรับปรุงล่าสุดอยู่ที่ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

สาระสำคัญโดยสรุป

- การรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อสินจ้างอยู่ใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ตามมาตรา 4 และข้อตกลงที่ทำไว้ก่อนเกิดความเสียหายเพื่อเลี่ยงกฎหมายนี้หรือเปลี่ยนเขตอำนาจศาลเป็นโมฆะตามมาตรา 7/4
- มาตรา 37 ให้ผู้ขนส่งรับผิดเมื่อเหตุการณ์ที่ก่อความเสียหายเกิดในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งรวมช่วงที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดเมื่อพิสูจน์เหตุหนึ่งในสี่ประการ ได้แก่ ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพของของนั้นเอง การบรรจุหีบห่อบกพร่องโดยผู้อื่น สงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ และการกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการนำของเข้า นำของออก หรือนำของผ่านแดน และพ้นทั้งหมดหรือบางส่วนตามมาตรา 13 เมื่อผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นผู้ก่อหรือมีส่วนก่อความเสียหาย

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

- ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือภายในสิบสี่วันนับแต่วันรับมอบเมื่อของเสียหาย และภายในยี่สิบเอ็ดวันเมื่อของล่าช้า ถ้าไม่ทักท้วงในกำหนด จะฟ้องผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งกลฉ้อฉล ตามมาตรา 44
- สิทธิฟ้องระงับสิ้นไปถ้าไม่ฟ้องภายในสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงหรือควรถึงถิ่นปลายทาง ตามมาตรา 55
- เพดานความรับผิดตามมาตรา 39 ปัจจุบันคือ 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights หรือ SDR: หน่วยบัญชีของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ) ต่อกิโลกรัม ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2568 เพดานนี้เลี่ยงได้ทางเดียวคือแจ้งส่วนได้เสียพิเศษและชำระเงินเพิ่มเมื่อส่งมอบหีบห่อ

กฎหมายที่ใช้บังคับ: เมื่อใดคดีของท่านอยู่ใต้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติ การ รับ ขน ทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ใช้ บังคับ กับ การ รับ ขน ทางอากาศ เพื่อ สินจ้างรางวัล ที่ ถิ่น ต้นทาง และ ถิ่น ปลายทาง อยู่ ใน สอง ประเทศ ตามมาตรา 4 ประเทศ ไทย เข้า เป็น ภาคี อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีผลตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2560 และข้อตกลงที่ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อไม่ใช้กฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัตินี้หรือเปลี่ยนเขตอำนาจศาลเป็นโมฆะตามมาตรา 7/4

ก่อนพระราชบัญญัตินี้ ศาลไทยวินิจฉัยคดีสินค้าทางอากาศตามบทรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) โดยเฉพาะมาตรา 616 มาตรา 618 มาตรา 620 และมาตรา 625 ศาลฎีกา วินิจฉัย ไว้ ชัด ว่าการ รับ ขน ของ ทางอากาศ เป็น การขนส่ง ประเภท หนึ่ง จึง ต้อง ใช้มาตรา 625[1] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เมื่อ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558 และ แก้ไข โดย ฉบับ ที่ 2 พ.ศ. 2560 ซึ่ง เพิ่ม บท ว่าด้วย อนุสัญญามอนทรีออล เขตอำนาจศาล และอนุญาโตตุลาการ ในปีเดียวกันประเทศไทยมอบภาคยานุวัติสาร (instrument of accession: หนังสือแสดงเจตนาเข้าเป็นภาคีภายหลัง) ต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)[2]

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 4 วรรคหนึ่ง และวรรคสาม
>
> “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศหรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา
>
> การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และย่อมไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะจะต้องดำเนินการทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด”

มาตรา 4 แบ่งการรับขนระหว่างประเทศเป็นสองกลุ่ม กลุ่มแรกคือการรับขนที่ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในรัฐภาคีอนุสัญญามอนทรีออลทั้งคู่ ซึ่งกฎหมายเรียกว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” กลุ่มที่สองคือการรับขนระหว่างประเทศอื่น เช่น เส้นทางที่ประเทศปลายทางไม่ได้เป็นภาคี พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับทั้งสองกลุ่ม ความต่างอยู่ที่บทเขตอำนาจศาลตามมาตรา 56/1 และสิทธิเลือกสถานที่อนุญาโตตุลาการตามมาตรา 56/5 ซึ่งใช้กับกลุ่มแรก[3] สำหรับการส่งออกจากประเทศไทยไปจีน ญี่ปุ่น สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา หรือสหภาพยุโรป ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มแรก ท่านควรตรวจสถานะภาคีของประเทศปลายทางในวันที่ทำสัญญาทุกครั้ง

คำถามที่ผู้ส่งออกถามบ่อยคือ ใบตราส่งทางอากาศ (air waybill หรือ AWB: เอกสารที่ผู้ตราส่งจัดทำเพื่อเป็นหลักฐานสัญญารับขนทางอากาศ) ของสายการบินต่างประเทศระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศสายการบินและให้ฟ้องที่ศาลประเทศนั้น ข้อนี้ใช้บังคับได้หรือไม่ มาตรา 7/4 ตอบไว้แล้วว่าข้อกำหนดในสัญญารับขนที่ทำไว้ก่อนเกิดความเสียหาย ซึ่งมุ่งไม่ใช้กฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าด้วยการเลือกกฎหมายหรือการเปลี่ยนเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ[4] ผลคือข้อเลือกกฎหมายและข้อเลือกศาลด้านหลังใบตราส่งทางอากาศไม่ตัดสิทธิของท่านที่จะฟ้องตามกฎหมายนี้ในศาลที่มาตรา 56/1 เปิดไว้ ส่วนข้อตกลงที่ทำขึ้นหลังเกิดความเสียหาย เช่น ข้อตกลงระงับข้อพิพาทที่คู่กรณีเจรจากันภายหลัง ไม่อยู่ในบังคับของมาตรานี้

ใบตราส่งทางอากาศยังมีน้ำหนักเป็นพยานหลักฐาน มาตรา 24 กำหนดให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศในการรับขนของ และยอมให้ใช้บันทึกอิเล็กทรอนิกส์แทนได้[5] มาตรา 31 ให้ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขน[6] ในคดีจริง ใบตราส่งทางอากาศฉบับผู้รับจัดการขนส่ง (house air waybill: ใบตราส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งออกในนามตน) และฉบับสายการบิน (master air waybill: ใบตราส่งที่สายการบินออกให้ผู้รับจัดการขนส่ง) มักมีน้ำหนักสินค้าจำนวนหีบห่อ และช่องแจ้งราคาเพื่อการขนส่งไม่ตรงกัน ข้อมูลในสองฉบับนี้กำหนดทั้งจำเลยที่ถูกต้องและจำนวนเงินที่เรียกได้

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

ใครต้องรับผิด: ผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และผู้ขนส่งหลายทอด

มาตรา 3 แยก “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ซึ่งทำสัญญารับขนกับผู้ตราส่ง ออกจาก “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” ซึ่งขนส่งจริงโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา มาตรา 48 ให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดตลอดการรับขน และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดเฉพาะช่วงที่ตนขนส่ง มาตรา 56/2 ให้โจทก์เลือกฟ้องรายใดรายหนึ่งหรือทั้งสองรายได้

สินค้าทางอากาศส่วนใหญ่ไม่ได้ส่งผ่านสายการบินโดยตรง ผู้ส่งออกติดต่อผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder: ผู้รับจัดการขนส่ง) ผู้รับจัดการขนส่งรวมสินค้าหลายรายเข้าเป็นชุดเดียว (consolidation: การรวมสินค้า) ออกใบตราส่งทางอากาศของตนให้ผู้ส่งแต่ละราย แล้วจองระวางกับสายการบินซึ่งออกใบตราส่งทางอากาศอีกฉบับให้ผู้รับจัดการขนส่ง พระราชบัญญัตินี้รับสายโซ่ดังกล่าวด้วยนิยามในมาตรา 3 ผู้ขนส่งหมายถึง บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง[7]

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 48
>
> “ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางการรับขนตามมาตรา 47 ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้”

ผลในทางปฏิบัติ ผู้รับจัดการขนส่งที่ออกใบตราส่งทางอากาศในนามตนและรับค่าระวางจากผู้ส่ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งรับผิดตลอดเส้นทางตามมาตรา 48[8] ส่วนสายการบินที่บินจริงเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งรับผิดในช่วงที่ตนขนส่ง มาตรา 56/2 ให้โจทก์เลือกฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ผู้ขนส่งตามสัญญา หรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกัน และผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องรายเดียวเรียกอีกรายเข้ามาในคดีได้[9] สำหรับการรับขนหลายทอดที่คู่สัญญาถือเป็นการรับขนเดียว มาตรา 45 ให้ผู้ตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก ผู้รับตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และทั้งสองฝ่ายฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ความเสียหายเกิดได้ โดยผู้ขนส่งทุกทอดดังกล่าวรับผิดร่วมกันและแทนกัน[10]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 13102/2557
>
> บริษัทสามรายใช้ชื่อ UPS แบบพิมพ์การเรียกร้องร่วมกัน และอ้างเงื่อนไขการให้บริการชุดเดียวกัน ศาลฎีกาฟังว่าเป็นบริษัทในเครือข่ายเดียวกันที่ร่วมกันประกอบกิจการรับขนของ จึงถือว่าบริษัทในประเทศปลายทางเป็นผู้ร่วมกันรับขนส่งสินค้าด้วย

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

คำพิพากษานี้และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5775/2555 ซึ่งวินิจฉัยว่าบริษัทในเครือ DHL ที่เก็บค่าระวางแทนและดูแลสินค้าขาเข้ามีส่วนได้เสียร่วมกันในการขนส่ง[11] วินิจฉัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก่อนพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ข้อเท็จจริงที่ศาลใช้ระบุตัวผู้ขนส่ง ได้แก่ ชื่อทางการค้า แบบพิมพ์ ผู้เรียกเก็บค่าระวาง และผู้รับผิดชอบคลังสินค้า ยังเป็นพยานที่ใช้พิสูจน์ว่าใครเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามมาตรา 3 ได้ ในทำนองเดียวกัน คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 173/2551 ถือว่าสายการบินที่ขายพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินให้บริษัทรับขนของแล้วขนสินค้านั้นจริงเป็นผู้ขนส่งทอดหนึ่งที่ต้องร่วมรับผิด[12] ข้อเท็จจริงเช่นนี้ในกฎหมายปัจจุบันชี้ไปที่ฐานะผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามมาตรา 48

หลักความรับผิดตามมาตรา 37 และช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ

ผู้ขนส่งต้องรับผิดเมื่อของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อความเสียหายเกิดใน ระหว่าง การ รับ ขน ทางอากาศ ซึ่ง รวม ช่วง ที่ ของ อยู่ ใน หน้าที่ ดูแลรักษา ของ ผู้ขนส่ง ตามมาตรา 37 ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งประมาท ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดเมื่อพิสูจน์เหตุหนึ่งในสี่ประการในวรรคสอง หรือพ้นทั้งหมดหรือบางส่วนตามมาตรา 13 เมื่อพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นผู้ก่อหรือมีส่วนก่อความเสียหาย

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 37
>
> “ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ
>
> ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้ (1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง (2) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มิใช่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ (4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออกหรือการนำของผ่านแดน
>
> การรับขนทางอากาศตามมาตรานี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย
>
> ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำ ภายในประเทศที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่ (1) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศเว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น (2) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย”

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

มาตรา 37 รับข้อ 18 ของอนุสัญญามอนทรีออลมาเกือบคำต่อคำ ความรับผิดเป็นความรับผิดเคร่งครัด (strict liability: ความรับผิดโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด) ซึ่งจำกัดด้วยเพดาน ไม่ใช่ความรับผิดฐานประมาทเลินเล่อ[13] ภาระของท่านมีสองข้อ ข้อแรก พิสูจน์ว่าของได้รับความเสียหายหรือสูญหายจริง ข้อที่สอง พิสูจน์ว่าเหตุการณ์ที่ก่อความเสียหายเกิดในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง เมื่อพิสูจน์ได้ ภาระย้ายไปที่ผู้ขนส่งซึ่งต้องพิสูจน์ข้อยกเว้นข้อใดข้อหนึ่งในสี่ข้อ ข้อความภาษาอังกฤษของอนุสัญญาใช้คำว่า “upon condition only that” ซึ่งเน้นว่าไม่มีเงื่อนไขอื่น[14] นอกจากข้อยกเว้นสี่ข้อนี้ มาตรา 13 ยังให้ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องรับสิทธิมา และวรรคสามของมาตราเดียวกันให้ใช้หลักนี้กับบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทั้งปวงในพระราชบัญญัติ รวมถึงความรับผิดในการรับขนของ[15]

ข้อยกเว้นสี่ประการมีขอบเขตแคบ ข้อแรก ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง ใช้กับสินค้าเน่าเสียง่ายที่เสื่อมตามธรรมชาติแม้ได้รับการดูแลตามเงื่อนไข ข้อที่สอง การบรรจุหีบห่อบกพร่องโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทน ข้อนี้ทำให้หลักฐานการบรรจุของผู้ส่งออกมีความสำคัญ ภาพถ่ายการบรรจุ มาตรฐานพาเลท และใบรับรองบรรจุภัณฑ์สำหรับสินค้าอันตรายช่วยป้องกันข้อต่อสู้นี้ ข้อที่สาม การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ ข้อที่สี่ การกระทำของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน เช่น การเปิดตรวจของศุลกากรที่ทำให้สินค้าเสียหาย ข้อยกเว้นเหล่านี้ไม่รวมความเสียหายจากการลักขโมยในคลังสินค้า การวางสินค้าควบคุมอุณหภูมิไว้กลางแจ้ง หรือการขนถ่ายโดยประมาท ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่พบได้ในคดีสินค้าทางอากาศ

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศเป็นประเด็นที่ชี้ขาดคดีจำนวนมาก วรรคสามให้รวมช่วงที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง จึงรวมคลังสินค้าของผู้ขนส่งหรือตัวแทนภายในท่าอากาศยานทั้งขาออกและขาเข้า วรรคสี่ไม่รวมการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ทำนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่การรับขนนั้นทำตามสัญญารับขนทางอากาศเพื่อขนขึ้น ขนลง ส่งมอบ หรือถ่ายลำ กรณีนี้กฎหมายสันนิษฐานว่าความเสียหายเกิดในระหว่างการรับขนทางอากาศจนกว่าจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่น และถ้าผู้ขนส่งเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกแทนเครื่องบินโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ช่วงทางรถบรรทุกนั้นถือเป็นการรับขนทางอากาศ ข้อหลังนี้สำคัญกับเส้นทางในภูมิภาคที่ผู้ขนส่งบางรายใช้รถบรรทุกข้ามแดนแทนเที่ยวบินเมื่อระวางเต็ม

ศาลสูงออสเตรเลียเคยวินิจฉัยคดีที่ข้อเท็จจริงใกล้เคียงในคดี Siemens Ltd v Schenker International (Australia) Pty Ltd [2004] HCA 11 อุปกรณ์โทรคมนาคมที่ขนส่งทางอากาศจากเยอรมนีถึงเมลเบิร์นตกจากรถบรรทุกระหว่างขนจากท่าอากาศยานไปคลังสินค้าของผู้รับจัดการขนส่ง เสียงข้างมากวินิจฉัยว่า

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

อนุสัญญา วอร์ซอ (Warsaw Convention: อนุสัญญา ฉบับ ก่อน อนุสัญญา มอนทรีออล) ไม่ ขยาย ไป ถึง ช่วง ทางถนนนอกท่าอากาศยาน แต่ข้อจำกัดความรับผิดในใบตราส่งทางอากาศใช้กับช่วง ทางถนนนั้นตามสัญญา[16] คดี นี้ แสดงว่า เมื่อ ความเสียหาย เกิด นอก ท่าอากาศยาน คำถาม จะ เปลี่ยน จาก กฎหมาย พิเศษไปเป็นเงื่อนไขในใบตราส่งและกฎหมายรับขนทางบก มาตรา 46 ของกฎหมายไทยรับหลัก เดียวกันว่าในการรับขนร่วมกันหลายรูปแบบ พระราชบัญญัตินี้ใช้เฉพาะช่วงที่เป็นการรับขนทางอากาศ และคู่สัญญาอาจกำหนดข้อกำหนดของรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้[17]

ความล่าช้า และเมื่อใดสินค้าล่าช้ากลายเป็นสินค้าสูญหาย

มาตรา 38 นำมาตรา 12 มาใช้กับการรับขนของ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายจากความล่าช้า เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าตน ลูกจ้าง และตัวแทนได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย หรือพ้นวิสัยที่จะใช้มาตรการนั้น ถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นเจ็ดวันนับแต่วันที่ควรมาถึง มาตรา 33 ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิตามสัญญารับขนได้เสมือนของสูญหาย

ความล่าช้าเป็นความเสียหายเฉพาะของการขนส่งทางอากาศ เพราะผู้ว่าจ้างจ่ายค่าระวางสูงเพื่อความเร็ว ต่าง จาก ความ รับผิด ตามมาตรา 37 ความ รับผิด จาก ความล่าช้า เปิด ข้อ ต่อสู้ ที่ กว้าง กว่า ผู้ขนส่ง พ้น ความ รับผิดได้ ถ้า พิสูจน์ ว่า ได้ ใช้ มาตรการ ทั้งปวง ที่ ควร ต้อง กระทำ แล้ว[18] ข้อ ต่อสู้ นี้ ต้อง พิสูจน์ ด้วย ข้อเท็จจริง เฉพาะ ไม่ใช่คำอ้างทั่วไปเรื่องสภาพอากาศหรือความคับคั่งของท่าอากาศยาน

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7157/2555
>
> ผู้ว่าจ้างเลือกขนส่งทางอากาศซึ่งค่าขนส่งสูงกว่าทางทะเลราวสิบเท่าเพื่อให้สินค้าถึงโดยด่วน แม้ใบรับขนทางอากาศไม่ระบุวันที่สินค้าต้องถึง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าคู่สัญญามีเจตนาให้ขนส่งโดยรวดเร็วตามสภาพปกติของการขนส่งทางอากาศ เมื่อใช้เวลามากกว่าการขนส่งทางทะเลย่อมล่าช้าผิดปกติ และผู้ขนส่งที่อ้างพายุต้องนำสืบว่าพายุเกิดเมื่อใด รุนแรงเพียงใด และกระทบกำหนดการบินอย่างไร

คำพิพากษานี้วินิจฉัยตามมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์[19] แต่เหตุผลเรื่องเจตนาของคู่สัญญา ที่จะ ให้ ขนส่ง โดยเร็ว และ ภาระ พิสูจน์ ของ ผู้ขนส่ง ที่ อ้าง เหตุ ภายนอก สอดคล้อง กับมาตรา 38 ประกอบมาตรา 12 ท่าน จึง ควร เก็บ หลักฐาน กำหนดการ บิน ที่ ผู้ขนส่ง ยืนยัน อีเมล จอง ระวาง และ ข้อมูล ติดตามสินค้า (tracking: ประวัติสถานะการขนส่ง) ตั้งแต่วันที่สินค้าเริ่มล่าช้า

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 33 วรรคสาม
>
> “ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้”

มาตรา 33 วรรคสามให้ผู้รับตราส่งบังคับสิทธิตามสัญญารับขนได้เมื่อผู้ขนส่งยอมรับว่าของสูญหาย หรือของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นเจ็ดวันนับแต่วันที่ควรมาถึง[20] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 13102/2557 ช่วยอธิบายผลทางปฏิบัติ อะไหล่เครื่องจักรที่ผู้ซื้อยอมจ่ายค่าขนส่งทางอากาศเพื่อให้ได้โดยเร็ว ถูกพบหลังกำหนดส่งกว่าหกเดือน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ามีผลเสมือนสินค้าสูญหาย ผู้รับตราส่งชอบที่จะปฏิเสธการรับสินค้าที่หาพบและผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแล้วเรียกจากผู้ขนส่งได้[21] เมื่อท่านถึงจุดที่ต้องตัดสินใจว่าจะรอหรือจะถือว่าสูญหาย ควรมีหนังสือแจ้งผู้ขนส่งเป็นลายลักษณ์อักษรว่าท่านใช้สิทธิตามมาตรา 33 วรรคสามเพื่อกำหนดฐานของการเรียกร้องให้ชัด

การทักท้วงภายในสิบสี่วันและยี่สิบเอ็ดวัน

เมื่อของเสียหาย ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งโดยพลันหลังพบความเสียหาย และอย่างช้าภายในสิบสี่วันนับแต่วันรับมอบ เมื่อของล่าช้าต้องทักท้วงภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันได้รับของ การทักท้วงต้องทำเป็นหนังสือ ถ้าไม่ทักท้วงในกำหนดจะฟ้องผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งกลฉ้อฉล ตามมาตรา 44

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 44
>
> “การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา 24 วรรคสอง
>
> ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว
>
> ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น
>
> การทักท้วงตามมาตรานี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งให้ถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี
>
> ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง”

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

มาตรา 44 เป็นบทที่ท่านควรระวังเป็นพิเศษในทางปฏิบัติ ผลของการไม่ทักท้วงไม่ใช่เพียงข้อสันนิษฐานว่าได้รับของครบ แต่เป็นการตัดสิทธิฟ้องผู้ขนส่ง[22] ต่างจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งการไม่แจ้งความเสียหายทำให้เกิดเพียงข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย (ดูสินค้าเสียหายระหว่างขนส่งทางเรือ) ท่านจึงควรถือหลักว่า วันที่รับของจากคลังสินค้าคือวันเริ่มนับ และหนังสือทักท้วงต้องถึงผู้ขนส่งภายในวันที่สิบสี่ มาตรา 7/5 ให้นับวันตามพระราชบัญญัตินี้เป็นวันติดต่อกันตามปฏิทิน วันหยุดจึงไม่ขยายกำหนด

หนังสือทักท้วงที่ใช้ได้ดีมีองค์ประกอบสี่ส่วน ส่วนแรก ระบุเลขที่ใบตราส่งทางอากาศทั้งฉบับสายการบินและ ฉบับ ผู้รับ จัด การขนส่ง ส่วน ที่สอง บรรยาย ลักษณะ ความเสียหาย หรือ ส่วน ที่ ขาด ส่วน ที่สาม แนบภาพถ่ายและรายงานการตรวจสภาพ (survey report: รายงานของผู้สำรวจความเสียหาย) หรือแจ้งว่าจะส่งตามมา ส่วนที่สี่ ระบุว่าผู้ทักท้วงสงวนสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมาย หนังสือควรส่งถึงทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แม้มาตรา 50 ให้การทักท้วงต่อรายใดรายหนึ่งมีผลเช่นเดียวกัน เพราะการส่งถึงทั้งสองรายลดข้อโต้แย้งเรื่องผู้รับหนังสือ หมายเหตุบนใบรับสินค้าของคลังสินค้าว่ากล่องบุบหรือเปียกเป็นหลักฐานที่มีประโยชน์ แต่ควรส่งหนังสือแยกต่างหากภายในกำหนดเสมอ

ข้อสังเกตเชิงเปรียบเทียบ อนุสัญญามอนทรีออล ข้อ 31 วรรค 2 นับกำหนดยี่สิบเอ็ดวันกรณีล่าช้าจากวันที่ของ “placed at his or her disposal” คือวันที่ของพร้อมให้รับ ขณะที่มาตรา 44 วรรคสามของกฎหมายไทยนับจากวันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของ[23] เมื่อการรับขนอยู่ภายใต้อนุสัญญาและคดีอาจฟ้องในต่างประเทศ ท่านควรนับจากวันที่เร็วกว่าเพื่อความปลอดภัย

อายุความสองปีตามมาตรา 55

สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศระงับสิ้นไปถ้าไม่ฟ้องภายในสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือวันที่ควรถึง หรือวันที่การรับขนหยุดลง แล้วแต่กรณี ตามมาตรา 55 วิธีคำนวณระยะเวลาเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ศาลที่พิจารณาคดีตั้งอยู่

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 55
>
> “สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี
>
> วิธีการคำนวณระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่”

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

ถ้อยคำ “เป็นอันระงับสิ้นไป” แปลจากคำว่า “extinguished” ในข้อ 35 ของอนุสัญญามอนทรีออล ระยะเวลานี้ทำหน้าที่ต่างจากอายุความทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเพียงให้ลูกหนี้ปฏิเสธการชำระหนี้ได้เมื่อขาดอายุความ[24] ผู้เขียนเห็นว่าท่านไม่ควรวางแผนโดยพึ่งการสะดุดหยุดลงของอายุความจากการเจรจาหรือการที่ผู้ขนส่งรับสภาพหนี้ เพราะผลของบทบัญญัติที่มาจากอนุสัญญาอาจไม่ถูกตีความเหมือนอายุความภายในประเทศ ณ วันที่ปรับปรุงหน้านี้ ผู้เขียนค้นระบบสืบค้นคำพิพากษาศาลฎีกาแล้วไม่พบคำพิพากษาที่วินิจฉัยประเด็นนี้ตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หากมีความจำเป็นต้องเจรจาต่อ ควรทำข้อตกลงขยายเวลาเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งทุกรายลงนาม หรือยื่นฟ้องไว้ก่อนแล้วเจรจาในศาล

ระยะสองปีเริ่มจากวันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง ไม่ใช่วันที่ท่านพบความเสียหายหรือวันที่ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิ (subrogation: การเข้าสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยหลังจ่ายค่าสินไหมทดแทน) จึงอยู่ใต้กำหนดเดียวกับผู้เอาประกันภัย และต้องได้รับเอกสารทักท้วงที่ทำไว้ภายในสิบสี่วันด้วย มิฉะนั้นสิทธิที่รับช่วงมาจะติดข้อต่อสู้ตามมาตรา 44 ทั้งที่ผู้รับประกันภัยไม่ได้เป็นผู้ละเลย

เพดานความรับผิด 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม

มาตรา 39 จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งต่อของที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้าไว้ต่อกิโลกรัม พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิด พ.ศ. 2568 ปรับเกณฑ์เป็น 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม เพดานใช้น้ำหนักของหีบห่อที่เสียหายตามมาตรา 40 แปลงเป็นเงินบาท ณ วันที่ศาลพิพากษาตามมาตรา 56 และไม่ใช้เมื่อผู้ตราส่งแจ้งส่วนได้เสียพิเศษและชำระเงินเพิ่มเมื่อส่งมอบหีบห่อ

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 39
>
> “ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว
>
> ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง”

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

ตัวเลขสิบเก้าหน่วยในมาตรา 39 เป็นตัวเลขเมื่อตราพระราชบัญญัติ มาตรา 7 ให้เปลี่ยนเกณฑ์ได้โดยพระราชกฤษฎีกาเพื่อให้ตรงกับการทบทวนเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทุกห้าปีตามข้อ 24 ของอนุสัญญา[25] พระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2563 เคยปรับเป็นยี่สิบสองหน่วย และพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2568 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 ปรับเป็นยี่สิบหกหน่วยและยกเลิกฉบับ พ.ศ. 2563[26] ข้อควรระวังคือฉบับรวมของพระราชบัญญัติที่เผยแพร่ในหลายแหล่งยังแสดงตัวเลขยี่สิบสองหน่วยในเชิงอรรถ ท่านจึงควรตรวจพระราชกฤษฎีกาฉบับล่าสุดทุกครั้งก่อนคำนวณ

ตัวอย่างการคำนวณ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์สามหีบห่อ หีบห่อละ 40 กิโลกรัม หนึ่งหีบห่อสูญหาย มูลค่าในหีบห่อนั้น 1,200,000 บาท เพดานคือ 40 คูณ 26 เท่ากับ 1,040 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน มาตรา 40 ให้คิดน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เสียหาย และถ้าความเสียหายของหีบห่อหนึ่งกระทบมูลค่าของหีบห่ออื่นในใบตราส่งเดียวกัน เช่น ชิ้นส่วนที่ขาดทำให้ชุดอุปกรณ์ทั้งชุดใช้ไม่ได้ ให้รวมน้ำหนักของหีบห่ออื่นนั้นด้วย[27] ในกรณีนั้น น้ำหนักฐานอาจเป็น 120 กิโลกรัม เพดานจึงเป็น 3,120 หน่วย การแปลงเป็นเงินบาทใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษาตามมาตรา 56[28] ไม่ใช่วันที่สินค้าสูญหาย ค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และดอกเบี้ยไม่อยู่ในเพดาน เว้นแต่ผู้ขนส่งได้เสนอเป็นหนังสือภายในหกเดือนให้ชำระจำนวนไม่น้อยกว่าที่ศาลพิพากษาตามมาตรา 41[29]

ทางเลี่ยงเพดานที่กฎหมายเปิดไว้มีสองทาง ทางแรกคือการบอกกล่าวส่วนได้เสียพิเศษ (special declaration of interest: การแจ้งราคาเพื่อการขนส่ง) ในขณะส่งมอบหีบห่อและชำระค่าระวางเพิ่มหากผู้ขนส่งเรียก ในใบตราส่งทางอากาศคือช่อง declared value for carriage ซึ่งแยกจากช่องราคาเพื่อศุลกากร ถ้าช่องนี้เขียนว่า NVD (no value declared: ไม่แจ้งราคา) เพดานต่อกิโลกรัมใช้บังคับ ทางที่สองคือผู้ขนส่งตกลงยอมรับผิดสูงกว่าเพดานหรือไม่จำกัดความรับผิดตามมาตรา 7/2 ในทางกลับกัน ข้อกำหนดที่ลดความรับผิดต่ำกว่าเพดานเป็นโมฆะเฉพาะส่วนนั้น ตามมาตรา 42[30] หากเงื่อนไขด้านหลังใบตราส่งทางอากาศฉบับใดยังพิมพ์ข้อจำกัด 20 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลกรัมไว้ ข้อจำกัดนั้นย่อมไม่มีผลเท่าที่ต่ำกว่า 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงยังทำลายเพดานได้หรือไม่

ไม่ได้ สำหรับ การ รับ ขน ของ มาตรา 17 ซึ่ง ยกเว้น เพดาน เมื่อ ผู้ขนส่ง จงใจ หรือ ละเลย ทั้งที่ รู้ ใช้ เฉพาะกับมาตรา 15 ว่าด้วยความล่าช้าของคนโดยสาร และมาตรา 16 ว่าด้วยสัมภาระที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ไม่ใช้กับมาตรา 39 และมาตรา 54 ให้การฟ้องทุกมูลอยู่ใต้เงื่อนไขและเพดานของพระราชบัญญัตินี้ แนวคำพิพากษาตามมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เคยทำลายข้อจำกัดความรับผิดจึงไม่ควรนำมาใช้กับคดีที่อยู่ใต้พระราชบัญญัตินี้

ประเด็นนี้เป็นจุดที่กฎหมายเปลี่ยนมากที่สุด ก่อนพระราชบัญญัตินี้ ศาลฎีกาวางแนวไว้สองสาย สายแรก ข้อจำกัดความรับผิดด้านหลังใบรับขนทางอากาศเป็นโมฆะ ตามมาตรา 625 เว้นแต่ผู้ส่งแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง และศาลมักฟังว่าผู้ส่งที่ลงลายมือชื่อใต้ข้อความยอมรับเงื่อนไขและไม่แจ้งราคาเพื่อการขนส่งได้ ตกลง ด้วย ชัดแจ้ง แล้ว[31] สาย ที่สอง แม้ ผู้ส่ง ตกลง ด้วย ชัดแจ้ง ข้อ จำกัดความ รับผิด ใช้ไม่ได้ เมื่อ สินค้าสูญหายเพราะ การ ทุจริต หรือ ความ ประมาทเลินเล่อ อย่าง ร้ายแรง ของ ผู้ขนส่ง หรือ ลูกจ้าง ตามมาตรา 373 ซึ่งห้ามข้อตกลงยกเว้นความรับผิดเพื่อกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง[32]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4673/2553
>
> ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ปลายทางนำสินค้าไปส่งมอบให้ผู้อื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งและไม่ตรงสถานที่ในใบรับขนทางอากาศ ศาลฎีกา ถือ เป็นความ ประมาทเลินเล่อ อย่าง ร้ายแรง เงื่อนไข จำกัดความ รับผิด ด้านหลัง ใบรับ ขน ทาง อากาศใช้บังคับไม่ได้ตามมาตรา 373 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มมูลค่าสินค้า

เหตุผลที่สองแนวนี้ไม่ควรใช้กับคดีภายใต้พระราชบัญญัติปัจจุบันมีสามชั้น ชั้นแรก เพดานตามมาตรา 39 ไม่ใช่ข้อตกลง ยกเว้น ความ รับ ผิดที่ ลูกหนี้ ทำ ไว้ ล่วงหน้า แต่เป็น บทบัญญัติ ของ กฎหมาย มาตรา 373 ซึ่งควบคุม ความตกลง ของ คู่สัญญา จึงไม่มี ฐาน ที่จะใช้ ชั้น ที่สอง มาตรา 17 กำหนด ข้อยกเว้น เรื่อง จงใจ หรือ ละเลย ทั้งที่รู้ไว้เฉพาะมาตรา 15 และมาตรา 16[33] ซึ่งตรงกับข้อ 22 วรรค 5 ของอนุสัญญามอนทรีออลที่ใช้คำว่า “paragraphs 1 and 2 of this Article” คือ เฉพาะ วรรค 1 ว่าด้วย ความล่าช้า ของ คนโดยสาร และ วรรค 2 ว่าด้วย สัมภาระ ไม่รวม วรรค 3 ว่าด้วย สินค้า[34] ชั้นที่สาม มาตรา 54 ให้การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนของ ไม่ว่าในมูลสัญญา ละเมิด หรือมูลอื่น ทำได้เฉพาะภายใต้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดของพระราชบัญญัตินี้[35]

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

> พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 54
>
> “การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้
>
> ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มิใช่ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง”

ผู้เขียนเห็นว่าผลของสามชั้นนี้คือ เพดานความรับผิดของสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเป็นเพดานที่ทำลายไม่ได้ (unbreakable limit: เพดานที่ไม่มีข้อยกเว้นเรื่องความผิดร้ายแรง) แม้สินค้าถูกลูกจ้างของผู้ขนส่งขโมยไป ณ วันที่ปรับปรุงหน้านี้ ผู้เขียนค้นระบบสืบค้นคำพิพากษาศาลฎีกาด้วยคำว่า “รับขนทางอากาศ” พบคำพิพากษา 25 เรื่อง เรื่องล่าสุดคือคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9855/2559 และทุกเรื่องวินิจฉัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยเพดานตามมาตรา 39 โดยตรง ข้อสรุปข้างต้นจึงเป็นความเห็นทางวิชาการที่อาศัยตัวบทและอนุสัญญา ข้อเท็จจริงเรื่องการทุจริตยังมีประโยชน์ในคดี เช่น ใช้ฟ้องลูกจ้างผู้กระทำ หรือใช้ในคดีที่การขนส่งอยู่นอกพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ควรเป็นฐานหลักของการคำนวณค่าเสียหายต่อผู้ขนส่ง ทางป้องกันที่ได้ผลจริงจึงอยู่ก่อนส่งสินค้า คือการแจ้งราคาเพื่อการขนส่งสำหรับสินค้ามูลค่าสูงต่อน้ำหนัก และการทำประกันภัยสินค้าเต็มมูลค่า

ศาลที่ฟ้องได้ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และอนุญาโตตุลาการ

สำหรับการรับขนที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์เลือกฟ้องในรัฐภาคีได้สี่ศาลตามมาตรา 56/1 คือศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลัก ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งทำสัญญารับขน และศาลในถิ่นปลายทาง คดีที่ฟ้องในประเทศไทยอยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศตามมาตรา 56/4 และคู่สัญญารับขนของอาจตกลงเป็นหนังสือให้ใช้อนุญาโตตุลาการตามมาตรา 56/5

สำหรับผู้ส่งออกไทย ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน มักหมายถึงสำนักงานในประเทศไทยของสายการบิน หรือผู้รับจัดการขนส่งที่ออกใบตราส่ง สำหรับผู้นำเข้าไทย ศาลในถิ่นปลายทางคือศาลไทย[36] คดีจึงฟ้องในประเทศไทยได้เกือบทุกกรณี และอยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง[37] ข้อเลือกศาลต่างประเทศที่ทำไว้ก่อนเกิดความเสียหายเป็นโมฆะตามมาตรา 7/4 ดังที่อธิบายไว้ข้างต้น

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

มาตรา 56/5 ยอมให้คู่สัญญาในสัญญารับขนของตกลงเป็นหนังสือให้ใช้อนุญาโตตุลาการ แต่สำหรับการรับขนภายใต้อนุสัญญา ผู้เรียกร้องมีสิทธิเลือกสถานที่พิจารณาในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งตามมาตรา 56/1 และถ้าเลือกพิจารณาในประเทศไทย อนุญาโตตุลาการต้องใช้พระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงอนุญาโตตุลาการที่ขัดกับสิทธิเลือกนี้เป็นโมฆะเฉพาะส่วนนั้น[38] ข้อนี้ใช้ได้ดีเมื่อท่านต้องการความลับของการพิจารณา หรือเมื่อมีข้อพิพาทกับผู้รับจัดการขนส่งหลายรายพร้อมกัน ส่วนการตรวจข้อสัญญาระงับข้อพิพาทก่อนลงนามสัญญาขนส่งระยะยาว ท่านอ่านเพิ่มเติมได้ที่หน้าการตรวจสัญญาการค้าระหว่างประเทศ

กฎหมายเปรียบเทียบ: อนุสัญญามอนทรีออลในศาลต่างประเทศ

ศาลของรัฐภาคีตีความอนุสัญญามอนทรีออลและอนุสัญญาวอร์ซอฉบับก่อนในทางเดียวกันว่า อนุสัญญาเป็นช่องทางเดียวของการเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ผู้เสียหายจึงเลี่ยงเพดานด้วยการฟ้องในมูลละเมิดตามกฎหมายภายในไม่ได้ หลักนี้ตรงกับมาตรา 54 ของกฎหมายไทย

ข้อ 29 ของอนุสัญญามอนทรีออลบัญญัติว่าการฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะตั้งฐานใด ทำได้เฉพาะภายใต้เงื่อนไขและเพดานของอนุสัญญา และไม่อาจเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษ[39] ศาลสูงสหรัฐอเมริกาวางหลักนี้ไว้ตั้งแต่สมัยอนุสัญญาวอร์ซอในคดี El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng, 525 U.S. 155 (1999) ว่า เมื่อ ข้อเท็จจริง ไม่ เข้า เงื่อน ไขความ รับผิด ตาม อนุสัญญา ผู้เสียหายฟ้องตามกฎหมายภายในแทนไม่ได้ เพราะจุดหมายของอนุสัญญาคือความรับผิดของผู้ขนส่งที่เป็นแบบเดียวกันทั่วโลก[40] ผลต่อผู้ประกอบการไทยคือ คำแนะนำที่ว่าให้ฟ้องฐานละเมิดเพื่อหนีเพดานไม่ใช้กับคดีสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

คดี Siemens v Schenker ที่กล่าวไว้ในส่วนช่วงเวลาของการรับขนแสดงอีกด้านหนึ่งของหลักเดียวกัน เมื่อความเสียหายเกิดนอกขอบเขตของอนุสัญญา เงื่อนไขในใบตราส่งทางอากาศยังผูกพันคู่สัญญาตามกฎหมายสัญญาทั่วไป ในบริบทไทย กรณีที่ความเสียหายเกิดระหว่างรถบรรทุกส่งของจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม คำถามแรกคือการขนส่งทางรถนั้นทำเพื่อการส่งมอบตามสัญญารับขนทางอากาศหรือไม่ ถ้าใช่ ข้อสันนิษฐานในมาตรา 37 วรรคสี่ (1) ช่วยท่าน ถ้าไม่ใช่ คดีจะอยู่ใต้บทรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเงื่อนไขในเอกสารขนส่งช่วงนั้น

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

นิติเศรษฐศาสตร์ของเพดานต่อกิโลกรัมและการแจ้งราคาเพื่อการขนส่ง

ความรับผิดเคร่งครัดผลักภาระความเสียหายไปที่ผู้ขนส่งซึ่งควบคุมการขนถ่ายและคลังสินค้าได้ดีกว่า ส่วนเพดานต่อกิโลกรัมร่วมกับการแจ้งราคาเพื่อการขนส่งทำให้ผู้ส่งที่รู้มูลค่าสินค้าของตนเลือกระหว่างจ่ายค่าระวางเพิ่มให้ผู้ขนส่งรับความเสี่ยง หรือซื้อประกันภัยสินค้าเอง

Steven Shavell อธิบายในบทความ “Strict Liability versus Negligence” ว่าเมื่อฝ่ายผู้ก่อความเสียหายเป็นฝ่ายเดียวที่ควบคุมความระมัดระวังและระดับกิจกรรมได้ ความรับผิดเคร่งครัดให้แรงจูงใจทั้งเรื่องความระมัดระวังและเรื่องปริมาณกิจกรรมดีกว่าหลักความประมาทเลินเล่อ[41] ในคลังสินค้าทางอากาศ ผู้ส่งไม่เห็นและไม่ควบคุมการขนถ่าย การเก็บรักษาอุณหภูมิ หรือระบบรักษาความปลอดภัย มาตรา 37 จึงวางภาระไว้ที่ฝ่ายที่ป้องกันความเสียหายได้ด้วยต้นทุนต่ำกว่า

ปัญหาของความรับผิดเคร่งครัดคือผู้ขนส่งไม่รู้มูลค่าของสิ่งที่อยู่ในกล่อง กล่องสองใบที่หนักเท่ากันอาจเป็นเสื้อผ้าหรือแผงวงจรมูลค่าสูงกว่าร้อยเท่า ถ้าผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มมูลค่าเสมอ ค่าระวางเฉลี่ยจะสูงขึ้นสำหรับทุกคน และผู้ส่งสินค้ามูลค่าต่ำจะอุดหนุนผู้ส่งสินค้ามูลค่าสูง ซึ่งเป็นโครงสร้างเดียวกับปัญหาข้อมูลไม่สมมาตร (asymmetric information: ฝ่ายหนึ่งรู้ข้อมูลที่อีกฝ่ายไม่รู้) ที่ George Akerlof วิเคราะห์ไว้[42] Lucian Bebchuk และ Steven Shavell วิเคราะห์หลักใน Hadley v. Baxendale ว่าการจำกัดความรับผิดไว้ที่ความเสียหายปกติทำให้ฝ่ายที่มีความเสียหายสูงผิดปกติมีแรงจูงใจเปิดเผยข้อมูลนั้นต่ออีกฝ่าย[43] เพดานต่อกิโลกรัมกับการแจ้งราคาเพื่อการขนส่งในมาตรา 39 เป็นกลไกเดียวกัน ผู้ส่งสินค้ามูลค่าสูงเปิดเผยมูลค่าและจ่ายค่าระวางเพิ่ม ผู้ขนส่งจึงจัดการความเสี่ยงสำหรับหีบห่อนั้นได้เหมาะสม เช่น ใช้ห้องมั่นคงหรือการคุ้มกัน

ข้อสรุปเชิงปฏิบัติจากมุมนี้คือ เพดานที่ทำลายไม่ได้ไม่ใช่ความไม่เป็นธรรมต่อผู้ส่งเสมอไป แต่เป็นการแบ่งหน้าที่ให้ผู้ส่งเลือกเครื่องมือจัดการความเสี่ยง สำหรับสินค้าที่มูลค่าต่อกิโลกรัมสูงกว่าราว 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินอย่างมาก การไม่แจ้งราคาและไม่ทำประกันภัยคือการเลือกรับความเสี่ยงส่วนเกินไว้เอง

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

สิ่งที่ควรทำตั้งแต่วันรับสินค้า

เมื่อสินค้าทางอากาศเสียหายหรือสูญหาย ให้ตรวจสภาพก่อนลงนามรับ ส่งหนังสือทักท้วงภายในสิบสี่วัน ตามมาตรา 44 รวบรวมใบตราส่งทางอากาศทุกฉบับในสายโซ่ แจ้งผู้รับประกันภัย คำนวณเพดาน ตามมาตรา 39 และบันทึกวันครบสองปีตามมาตรา 55

1. ตรวจสภาพก่อนลงนามรับ ที่คลังสินค้าขาเข้า ถ่ายภาพหีบห่อ ฉลาก และตราผนึก ชั่งน้ำหนักเทียบกับใบตราส่งทางอากาศ และบันทึกข้อสังเกตบนใบรับสินค้า
2. ส่งหนังสือทักท้วง ภายในสิบสี่วัน นับแต่วันรับมอบเมื่อของเสียหาย หรือยี่สิบเอ็ดวันเมื่อของล่าช้า ตามมาตรา 44 ส่งถึงผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง
3. รวบรวม เอกสาร สายโซ่ ใบตราส่ง ทางอากาศ ฉบับ ผู้รับ จัด การขนส่ง และ ฉบับ สายการบิน ใบกำกับสินค้า รายการบรรจุ ใบขนสินค้า และข้อมูลติดตามสินค้า
4. แจ้ง ผู้รับประกันภัย และ นัด สำรวจ ความเสียหาย เพื่อให้ได้ รายงาน การสำรวจ ที่ ระบุ สาเหตุ และ ช่วงเวลาที่ความเสียหายน่าจะเกิด
5. คำนวณ เพดาน ตามมาตรา 39 และมาตรา 40 ด้วย เกณฑ์ 26 หน่วย สิทธิพิเศษ ถอนเงิน ต่อ กิโลกรัม และตรวจช่องแจ้งราคาเพื่อการขนส่งในใบตราส่ง
6. บันทึกวันครบอายุความ สองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงหรือควรถึงถิ่นปลายทางตามมาตรา 55 และวางแผนฟ้องก่อนครบกำหนดอย่างน้อยสามเดือน

สำหรับผู้ส่งออก ให้เพิ่มอีกสองข้อก่อนส่งสินค้า ข้อแรก ตัดสินใจแจ้งราคาเพื่อการขนส่งสำหรับสินค้าที่มูลค่าต่อ กิโลกรัม สูง ข้อ ที่สอง ตรวจ เงื่อนไข การ ส่งมอบ ตาม สัญญาซื้อขาย เช่น FCA หรือ CPT ตาม Incoterms (ข้อกำหนดทางการค้าระหว่างประเทศของหอการค้านานาชาติ) เพื่อรู้ว่าความเสี่ยงโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อใด และฝ่ายใดเป็นผู้มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่ง

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

การประเมินสิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดีสินค้าทางอากาศ

สำนักงานประเมินสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ขนส่งทางอากาศตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และอนุสัญญามอนทรีออล ตั้งแต่การระบุผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การตรวจหนังสือทักท้วงและอายุความ การคำนวณเพดาน ไปจนถึงการเจรจาและการดำเนินคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรืออนุญาโตตุลาการ

1. ตรวจกฎหมายที่ใช้ ตามมาตรา 4 และมาตรา 7/4 สถานะภาคีของประเทศต้นทางและปลายทาง และข้อเลือกศาลในใบตราส่งทางอากาศ
2. ระบุจำเลย ไล่สายโซ่ใบตราส่งทางอากาศ แยกผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และผู้ขนส่งหลายทอด ตามมาตรา 3 มาตรา 45 และมาตรา 48
3. ตรวจกำหนดเวลา หนังสือทักท้วงตามมาตรา 44 และวันระงับสิทธิฟ้องตามมาตรา 55
4. คำนวณจำนวนที่เรียกได้ มูลค่าความเสียหาย เพดานตามมาตรา 39 และมาตรา 40 ผลของการแจ้งราคาเพื่อการขนส่ง และดอกเบี้ยกับค่าใช้จ่ายตามมาตรา 41
5. ประสานกับผู้รับประกันภัย เรื่องการรับช่วงสิทธิและเอกสารที่ต้องส่งต่อ เพื่อไม่ให้สิทธิของฝ่ายใดเสียไป
6. เจรจาหรือฟ้องคดี หนังสือเรียกร้อง ข้อตกลงขยายเวลา คำฟ้อง หรือคำเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการตามมาตรา 56/5

การปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท เหมาะกับผู้ที่ต้องการทราบว่าตนยังมีสิทธิเรียกร้องหรือไม่ กำหนดทักท้วงและอายุความเหลือเท่าใด และจำนวนที่คาดว่าจะเรียกได้ งานจัดทำหนังสือเรียกร้อง งานเจรจา และงานดำเนินคดี สำนักงานเสนอราคาตามขอบเขตเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนเริ่มงาน

คำถามก่อนว่าจ้าง

คำถามที่ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้รับจัดการขนส่ง และผู้รับประกันภัยสินค้ามักตั้งเมื่อสินค้าเสียหาย สูญหาย หรือล่าช้าในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และก่อนว่าจ้างสำนักงานประเมินสิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

สินค้าเสียหายขนส่งทางอากาศ ต้องแจ้งสายการบินภายในกี่วัน

ต้องทักท้วงเป็นหนังสือโดยพลันหลังพบความเสียหาย และอย่างช้าภายในสิบสี่วันนับแต่วันรับมอบของ ถ้าเป็นความล่าช้าต้องทักท้วงภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันได้รับของ ตามมาตรา 44 ถ้าไม่ทักท้วงในกำหนดจะฟ้องผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งกลฉ้อฉล

สายการบินต้องชดใช้สินค้าทางอากาศสูงสุดเท่าใด

ไม่เกิน 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัมของหีบห่อที่เสียหาย ตามมาตรา 39 และพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิด พ.ศ. 2568 แปลงเป็นเงินบาท ณ วันที่ศาลพิพากษา เว้นแต่ผู้ตราส่งแจ้งราคาเพื่อการขนส่งและชำระเงินเพิ่มเมื่อส่งมอบหีบห่อ

ฟ้องเรียกค่าเสียหายสินค้าทางอากาศได้ภายในกี่ปี

ภายในสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือวันที่ควรถึง หรือวันที่การรับขนหยุดลง ตามมาตรา 55 ถ้าไม่ฟ้องในกำหนด สิทธิฟ้องระงับสิ้นไป

ถ้าพนักงานของผู้ขนส่งขโมยสินค้า ยังติดเพดานความรับผิดหรือไม่

ผู้เขียน เห็น ว่า ยัง ติด เพดาน เพราะมาตรา 17 ซึ่ง ยกเว้น เพดาน เมื่อ จงใจ หรือ ละเลย ทั้งที่ รู้ใช้ เฉพาะ คน โดยสารและสัมภาระ และมาตรา 54 ให้การฟ้องทุกมูลอยู่ใต้เพดานของพระราชบัญญัตินี้ แนวคำพิพากษาตามมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นแนวก่อนกฎหมายนี้ และยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยประเด็นนี้ตามพระราชบัญญัติใหม่

ผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดเหมือนสายการบินหรือไม่

ต้อง รับผิด ถ้า เป็น ผู้ขนส่ง ตาม สัญญา เช่น ออก ใบตราส่ง ทางอากาศ ในนาม ตน และ รับ ค่าระวาง จาก ผู้ส่ง มาตรา 48 ให้ ผู้ขนส่ง ตาม สัญญา รับผิด ตลอด การ รับ ขน และมาตรา 56/2 ให้โจทก์เลือก ฟ้อง ผู้ขนส่ง ตาม สัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หรือทั้งสองราย

ค่าบริการประเมินสิทธิเรียกร้องคิดอย่างไร

เริ่มจากการปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท งานจัดทำหนังสือเรียกร้อง งานเจรจา และงานดำเนินคดี สำนักงานเสนอราคาตามขอบเขตเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนเริ่มงาน

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

ผู้รับผิดชอบงาน

งานสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งทางอากาศอยู่ในความรับผิดชอบของ เอกสยาม ชัยศร ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ก่อตั้ง และ กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด ซึ่งให้คำปรึกษา ด้านกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการรับขนทางอากาศและทางทะเล การประกันภัยสินค้า และการระงับข้อพิพาททางการค้า

การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับงานนี้ ได้แก่ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายระหว่างประเทศ (กฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศ) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายการเงินและภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประวัติและคุณวุฒิฉบับเต็ม

เชิงอรรถ

1. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5136/2550 วินิจฉัยว่า “การรับขนของทางอากาศเป็นการขนส่งประเภทหนึ่ง จึงต้องนำ ป.พ.พ. มาตรา 625 มาใช้บังคับ” และข้อจำกัดความรับผิด 20 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลกรัมใช้ยันผู้ส่งได้เมื่อผู้ส่งไม่แจ้งราคาเพื่อการขนส่ง ทั้งใช้ยันผู้รับตราส่งและผู้รับช่วงสิทธิได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา 627 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

2. พระราชบัญญัติ การ รับ ขน ทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ประกาศ ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 10 ก วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558 ใช้บังคับเมื่อพ้นเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศตามมาตรา 2 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ (ฉบับ ที่ 2) พ.ศ. 2560 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 56 ก วันที่ 26 พฤษภาคม 2560 มีผลใช้บังคับ วันที่ 24 สิงหาคม 2560 (ตาม หมายเหตุ ท้าย ฉบับ รวม ของ สำนัก งานการ บิน พลเรือน แห่ง ประเทศ ไทย), องค์การ การ บิน พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แจ้งว่าประเทศไทยมอบภาคยานุวัติสารต่ออนุสัญญามอนทรีออลเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2560 (ค.ศ. 2017) และอนุสัญญามีผลใช้บังคับกับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2560 (icao.int อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

3. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 4 วรรคหนึ่ง และวรรคสาม บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่าการรับขนนั้นจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศหรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และย่อมไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพียงเพราะจะต้องดำเนินการทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

4. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 7/4 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ” (ฉบับ ของ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ รัฐสภา เผยแพร่ parliament.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุก วรรค กับ แหล่ง ที่สอง เมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

5. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 24 บัญญัติว่า “ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ วิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

6. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 31 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

7. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 3 บัญญัตินิยามว่า “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน, “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสารผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง, “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศ ตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา, “ของ” หมายความว่า สังหาริมทรัพย์ที่ผู้ตราส่งส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศ (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

8. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 48 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางการรับขนตามมาตรา 47 ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญา ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

9. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 56/2 บัญญัติว่า “การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก ถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้ กระบวนพิจารณาคดีและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

10. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 45 บัญญัติว่า “ในกรณีที่การรับขนของดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยกตามมาตรา 4 วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละทอดย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเท่าที่เกี่ยวกับส่วนของการรับขนซึ่งดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ขนส่งทอดนั้น ในกรณีที่มีการรับขนตามวรรคหนึ่ง ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่ของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

11. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 13102/2557 จำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 ใช้ชื่อ UPS และแบบพิมพ์การเรียกร้องร่วมกัน ศาลฎีกาฟังว่าเป็นบริษัทในเครือข่ายเดียวกันที่ร่วมกันประกอบกิจการรับขนของ จึงถือว่าจำเลยที่ 2 และที่ 3 เป็นผู้ร่วมกันรับขนส่งสินค้าตามฟ้อง (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5775/2555 จำเลยที่ 2 และที่ 3 เป็นนิติบุคคลคนละบริษัท

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

แต่ใช้คำว่า DHL ร่วมกัน จำเลยที่ 3 เก็บค่าระวางแทนและรับผิดชอบสินค้าที่ส่งเข้าประเทศไทย ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ามีส่วนได้เสียร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าตามฟ้อง (วินิจฉัยตาม ป.พ.พ. มาตรา 617 และมาตรา 618) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

12. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 173/2551 สายการบินขายพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินโดยสารให้บริษัทรับขนของไปให้บริการในนามตนเอง เมื่อสินค้าขนมากับเครื่องบินของสายการบิน ศาลฎีกาถือว่าสายการบินเป็นผู้ร่วมขนส่งทอดหนึ่งในการขนส่งหลายทอด และต้องร่วมรับผิดในการสูญหายตาม ป.พ.พ. มาตรา 618 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

13. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 37 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจาก เหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้ (1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง (2) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มิใช่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ (4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออกหรือการนำของผ่านแดน การรับขนทางอากาศตามมาตรานี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำ ภายในประเทศที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่ (1) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศเว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น (2) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่า การขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

14. อนุสัญญามอนทรีออล ข้อ 18 วรรค 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.” (ถ้อยคำภาษาอังกฤษตามที่ผนวกท้าย Carriage by Air Act 1961 ของสหราชอาณาจักร Schedule 1B legislation.gov.uk อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), ถ้อยคำมาตรา 37 วรรคหนึ่งในฉบับรวมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเผยแพร่ใช้คำว่า “โดยมีเงื่อนไขเพียงว่า” ส่วนฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาใช้คำว่า “โดยมีเงื่อนไขว่า” หน้านี้ยกตามฉบับกฤษฎีกา ความต่างนี้ไม่เปลี่ยนผลทางกฎหมายเพราะทั้งสองฉบับไม่ได้กำหนดเงื่อนไขอื่นนอกจากเหตุการณ์ต้องเกิดในระหว่างการรับขนทางอากาศ

15. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง และวรรคสาม บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อมพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติทั้งปวงว่าด้วยความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้” (ฉบับปรับปรุงของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), มาตรา 13 ตรงกับข้อ 20 ของอนุสัญญามอนทรีออลว่าด้วยการพ้นความรับผิด

16. Siemens Ltd v Schenker International (Australia) Pty Ltd [2004] HCA 11 ศาลสูงออสเตรเลีย พิพากษาวันที่ 9 มีนาคม 2547 (ค.ศ. 2004) อุปกรณ์โทรคมนาคมขนส่งทางอากาศจากเยอรมนีถึงเมลเบิร์น ตกจากรถบรรทุกระหว่างขนจากท่าอากาศยานทูลลามารีนไปคลังสินค้าเพราะความประมาทของคนขับ เสียงข้างมาก 3 ต่อ 2 วินิจฉัยว่าอนุสัญญาวอร์ซอไม่ขยายไปถึงช่วงขนส่งทางถนนนอกท่าอากาศยาน แต่ข้อจำกัดความรับผิด 20 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลกรัมในใบตราส่งทางอากาศใช้บังคับกับช่วงทางถนนนั้นตามสัญญา (สรุปคำพิพากษาของศาลสูงออสเตรเลีย hcourt.gov.au อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

17. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 46 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 37 วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ การรับขนร่วมกันตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศด้วยก็ได้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

18. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 38 บัญญัติว่า “ให้นำความในมาตรา 12 มาใช้บังคับแก่ความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนของโดยอนุโลม” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), มาตรา 12 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการ พ้นวิสัย ที่ ผู้ขนส่ง และ ลูกจ้าง และ ตัวแทน ของ ผู้ขนส่ง จะ ดำเนิน มาตรการ ทั้งปวง ที่ ควร ต้อง กระทำ เพื่อ หลีกเลี่ยง ความเสียหายนั้น”

19. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7157/2555 ผู้ว่าจ้างเลือกขนส่งทางอากาศซึ่งค่าขนส่งสูงกว่าทางทะเลราวสิบเท่าเพราะต้องการให้สินค้าถึงโดยด่วน แม้ใบรับขนทางอากาศไม่ระบุวันที่ต้องถึงก็เห็นได้ว่าคู่สัญญามีเจตนาให้ขนส่งถึงโดยรวดเร็ว เมื่อใช้เวลามากกว่าการขนส่งทางทะเล ย่อม ล่าช้า ผิดปกติ และ ผู้ขนส่ง ที่ อ้าง พายุ เป็น เหตุสุดวิสัย ต้อง นำสืบ รายละเอียด ของ พายุ และ ผล ต่อ กำหนดการ บิน (วินิจฉัยตาม ป.พ.พ. มาตรา 616) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

20. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 33 วรรคสาม บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

21. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 13102/2557 สินค้าเป็นอะไหล่เครื่องจักรที่ผู้ซื้อยอมจ่ายค่าขนส่งทางอากาศเพื่อให้ได้รับโดยเร็ว เมื่อหาพบหลังกำหนดส่งถึงกว่าหกเดือน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ามีผลเสมือนสินค้าสูญหาย ผู้รับตราส่งชอบที่จะปฏิเสธการรับสินค้าที่หาพบ และผู้ส่งที่ระบุ “เอ็นวีดี” (ไม่แสดงราคา) ในช่องราคาเพื่อการขนส่งย่อมยอมรับข้อจำกัดความรับผิด 20 ดอลลาร์ต่อกิโลกรัม (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

22. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 44 บัญญัติว่า “การที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับมอบของโดยไม่มีการทักท้วง ย่อมเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบของที่อยู่ในสภาพดีและตรงตามใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา 24 วรรคสอง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว ในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น การทักท้วงตามมาตรานี้ ต้องทำเป็นหนังสือและมอบหรือส่งให้ถึงผู้ขนส่งภายในระยะเวลาตามวรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับของไม่ทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสองหรือวรรคสาม จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), มาตรา 7/5 บัญญัติว่า “วันตามพระราชบัญญัตินี้หมายถึงวันติดต่อกันตามปฏิทิน”, มาตรา 50 บัญญัติว่า “การทักท้วง ที่จะ ทำต่อ ผู้ขนส่ง หรือ คำสั่ง ที่ จะแจ้ง แก่ ผู้ขนส่ง ตาม พระราชบัญญัติ นี้ ให้ มีผล เช่นเดียวกัน ไม่ ว่า จะแจ้ง แก่ ผู้ขนส่ง ตาม สัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่คำสั่งตามมาตรา 32 จะมีผลต่อเมื่อได้แจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้ขนส่งตามสัญญาแล้วเท่านั้น”

23. อนุสัญญา มอนทรีออล ข้อ 31 วรรค 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.” (ถ้อยคำภาษาอังกฤษตามที่ผนวกท้าย Carriage by Air Act 1961 ของสหราชอาณาจักร Schedule 1B legislation.gov.uk อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

24. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 55 บัญญัติว่า “สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี วิธีการคำนวณระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

25. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 39 บัญญัติว่า “ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือในกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดไว้เพียงสิบเก้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), มาตรา 7 บัญญัติว่า “เกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา”

26. พระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนแปลง เกณฑ์ จำกัดความ รับผิด ของ ผู้ขนส่ง ตามกฎหมาย ว่าด้วย การ รับ ขน ทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2568 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนที่ 38 ก หน้า 30 วันที่ 5 มิถุนายน 2568) มาตรา 4 (4) เปลี่ยนเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามมาตรา 39 เป็นยี่สิบหกหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา และยกเลิก พระราชกฤษฎีกา ฉบับ พ.ศ. 2563 ซึ่ง กำหนด ไว้ ยี่ สิบสอง หน่วย (ข้อมูล และ ฉบับ แปล อังกฤษ จาก caat.or.th อ่าน เมื่อ 15 ตุลาคม 2569), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแจ้งว่า ICAO ทบทวนเกณฑ์ตามอนุสัญญามอนทรีออล ข้อ 24 และเกณฑ์ใหม่มีผลกับรัฐภาคีทั้งปวงตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2567 (ค.ศ. 2024) โดยเกณฑ์ตามข้อ 22 วรรค 3 เป็น 26 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ กิโลกรัม (caat.or.th), ฉบับ รวม ของ พระราชบัญญัติ ที่ กพท. เผยแพร่ ใน ปี 2560 ยังมี เชิงอรรถ ตัวเลข ตาม พระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2563 จึงต้องอ่านคู่กับพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2568

27. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 40 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ของบางส่วนหรือสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายหรือในกรณีที่ของล่าช้า น้ำหนักที่จะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คิดน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี ถ้าการถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือกรณีล่าช้าแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใด ๆ ที่อยู่ในของนั้นมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดย ใบตราส่ง ทางอากาศ เดียวกัน หรือ ใบรับ ของ เดียวกัน หรือ บันทึก เดียว กันที่ บันทึก โดย วิธี อื่น ตามมาตรา 24 วรรค สอง ให้ใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย” (ฉบับ ของ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ รัฐสภา เผยแพร่ parliament.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุก วรรค กับ แหล่ง ที่สอง เมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

28. พระราชบัญญัติ การ รับ ขน ทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 56 บัญญัติ ว่า “ในกรณีที่ มี การ ฟ้องคดี ตาม พระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

29. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 41 บัญญัติว่า “เกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดในมาตรา 39 ไม่ กระทบ ถึง การ พิพากษา ของ ศาล ที่จะ ให้ มี การ ชำระ ค่าธรรมเนียมศาล และ ค่าใช้จ่าย ใน การ ดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้วโจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 39” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

30. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 42 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะแต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), มาตรา 7/2 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญารับขนมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้”

31. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8195/2554 ผู้ส่งลงลายมือชื่อใต้ข้อความว่าตกลงตามข้อจำกัดความรับผิดด้านหลังใบรับขนทางอากาศและเว้นช่องราคาเพื่อการขนส่งไว้เพื่อไม่ต้องเสียค่าระวางเพิ่ม ถือว่าแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งตาม ป.พ.พ. มาตรา 625 และข้อจำกัด 100 ดอลลาร์ต่อการขนส่งหรือ 20 ดอลลาร์ต่อกิโลกรัมระหว่างผู้ประกอบธุรกิจด้วยกันไม่เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 468/2551 ผู้ส่งบอกสภาพและราคาของว่าเป็นนาฬิกาแล้ว และไม่ได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในข้อจำกัดด้านหลังใบรับขนทางอากาศ ข้อจำกัดเป็นโมฆะตามมาตรา 625 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9855/2559 ข้อความ “สินค้าที่ไม่ได้ประเมินราคา เมื่อเกิดความชำรุดหรือเสียหายจะชดใช้ไม่เกิน 500 บาท” ที่ผู้ส่งไม่ได้ตกลงด้วยเป็นโมฆะตามมาตรา 625 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

32. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4673/2553 ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ปลายทางนำสินค้าไปส่งมอบให้ผู้อื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่ง ศาลฎีกาถือเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เงื่อนไขจำกัดความรับผิดด้านหลังใบรับขนทางอากาศจึงใช้บังคับไม่ได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา 373 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4674/2553 และที่ 4672/2553 วินิจฉัยทำนองเดียวกัน เมื่อ สินค้า สูญหาย เพราะ การ ทุจริต หรือ การ ส่ง ผิด ที่อยู่ (อ่าน จาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7970/2549 แม้ผู้ส่งตกลงด้วยชัดแจ้งในข้อจำกัดความรับผิด แต่เมื่อสินค้าสูญหายเพราะการทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ผู้ขนส่งไม่อาจนำข้อจำกัดมาใช้ได้ (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 15 ตุลาคม 2569)

33. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 17 บัญญัติว่า “บทบัญญัติมาตรา 15 และมาตรา 16 มิให้ใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

34. อนุสัญญามอนทรีออล ข้อ 22 วรรค 3 “In the carriage of cargo, the liability of the 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.”, ข้อ 22 วรรค 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.” (ถ้อยคำภาษาอังกฤษตามที่ผนวกท้าย Carriage by Air Act 1961 ของสหราชอาณาจักร Schedule 1B legislation.gov.uk อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569), ตัวเลข 17 หน่วยในถ้อยคำเดิมของข้อ 22 วรรค 3 ปรับตามกลไกข้อ 24 ตามเชิงอรรถก่อนหน้า

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/

35. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 54 บัญญัติว่า “การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มิใช่ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดีตามวรรคหนึ่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

36. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 56/1 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้ (1) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา (2) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ (3) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน (4) ศาลในถิ่นปลายทาง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

37. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 56/4 บัญญัติว่า “คดีที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

38. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 56/5 บัญญัติว่า “คู่สัญญาในสัญญารับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศอาจตกลงเป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้โดยการ อนุญาโตตุลาการ ผู้เรียกร้อง ค่าเสียหาย เกี่ยวกับ การ รับ ขน ของ สำหรับ การ รับ ขน ทางอากาศ ระหว่างประเทศ ที่อยู่ ภายใต้อนุสัญญา มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคี ตามมาตรา 56/1 และถ้าเลือกให้มีการพิจารณาในราชอาณาจักร ให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าบทบัญญัติวรรคสองเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ และในกรณีที่ข้อกำหนดใด ๆ ของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติดังกล่าว ย่อมเป็นโมฆะ” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่รัฐสภาเผยแพร่ parliament.go.th สอบทานถ้อยคำทุกวรรคกับแหล่งที่สองเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

39. อนุสัญญา มอนทรีออล ข้อ 29 “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.” (ถ้อยคำภาษาอังกฤษตามที่ผนวกท้าย Carriage by Air Act 1961 ของสหราชอาณาจักร Schedule 1B legislation.gov.uk อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

40. El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng, 525 U.S. 155 (1999) ศาลสูงสหรัฐอเมริกาพิพากษาวันที่ 12 มกราคม 2542 (ค.ศ. 1999) วินิจฉัยว่าอนุสัญญาวอร์ซอมีผลเป็นช่องทางเดียวของการเรียกค่าเสียหาย ผู้โดยสารจึงฟ้องตามกฎหมายภายในไม่ได้เมื่อข้อเท็จจริงไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดตามอนุสัญญา (law.cornell.edu อ่านเมื่อ 15 ตุลาคม 2569)

41. Steven Shavell, “Strict Liability versus Negligence”, The Journal of Legal Studies 9(1) (1980) 1-25, DOI 10.1086/467626 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref 15 ตุลาคม 2569)

42. George A. Akerlof, “The Market for ‘Lemons’: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, The Quarterly Journal of Economics 84(3) (1970) 488-500, DOI 10.2307/1879431 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref 15 ตุลาคม 2569)

43. Lucian Arye Bebchuk and Steven Shavell, “Information and the Scope of Liability for Breach of Contract: The Rule of Hadley v. Baxendale”, The Journal of Law, Economics, and Organization (1991), DOI 10.1093/oxfordjournals.jleo.a037012 (ตรวจชื่อบทความ วารสาร ปี และ DOI กับ Crossref 15 ตุลาคม 2569 ระเบียน Crossref ไม่แสดงเล่มและเลขหน้า)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/air-cargo-claims-montreal-convention/