

ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Problems on the Category and Liability of Carriers under International Carriage of
Cargo by Air

Miss Ajaree Trachukul



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws
Faculty of Law
Chulalongkorn University
Academic Year 2016
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขน ของทางอากาศระหว่างประเทศ
โดย	นางสาวอาจารย์ ตราชุกุล
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	อาจารย์ สมชาย พิพัธวัฒน์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ทัชชัย ทองอูไร)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ สมชาย พิพัธวัฒน์)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก)

อาจารย์ ตรีชุกุล : ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ (Problems on the Category and Liability of Carriers under International Carriage of Cargo by Air) อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ชัยนต์ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์ร่วม: อ. สมชาย พิพุทธวัฒน์, 212 หน้า.

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (ต่อไปเรียกว่า “พระราชบัญญัติฯ”) ได้บัญญัติถึงผู้ขนส่งไว้หลายประเภท ได้แก่ ผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ ซึ่งมีลักษณะและขอบเขตความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน ผู้เขียนจึงได้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่แบบในการจัดทำพระราชบัญญัติฯ นี้ เพื่อนำเสนอการตีความและปรับใช้ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

จากการศึกษาผู้เขียนพบว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า ผู้ขนส่งต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนเท่านั้น ทำให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องซึ่งดำเนินการโดยบุคคลบางประเภทไม่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ขณะที่ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้ได้แก่บุคคล 2 ประเภท คือ “ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอาชีพปกติ และบุคคลอื่นใดที่ใช้อากาศยานในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยได้รับเงินจ้าง แม้บุคคลดังกล่าวจะไม่ได้ประกอบอาชีพรับขนก็ตาม” ซึ่งเมื่อได้ศึกษาวิเคราะห์อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ แล้วพบว่า ผู้รับจัดการขนส่งที่ทำสัญญารับขนมีสถานะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้พระราชบัญญัติฯ ได้ ขณะที่สายการบินที่ดำเนินการขนส่งจริงจะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เช่นเดียวกับกรณีที่สายการบินมีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing) โดยสายการบินที่ใช้รหัสเที่ยวบินของตนในการจำหน่ายระวางในเที่ยวบินที่ทำการบินโดยอีกสายการบินหนึ่ง จะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา ขณะที่สายการบินที่ทำการบินจะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดยผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบการกระทำและละเว้นการกระทำของกันและกันตามหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น (Vicarious Liability) สำหรับกรณีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ผู้ตราส่งได้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งรายใดๆ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งทอดไหนก็ตาม ผู้ขนส่งทุกรายจะอยู่ในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง โดยการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนี้มักเป็นการดำเนินการแบบ Interline หรือการรับขนต่อให้แก่กัน โดยผู้ขนส่งทุกทอดเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (jointly and severally) นอกจากนี้ผู้ขนส่งทางอากาศอาจดำเนินการต่อเนื่องกับการรับขนหลายรูปแบบ โดยพระราชบัญญัติฯ จะใช้บังคับเฉพาะในช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศเท่านั้น

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2559

ลายมือชื่อนิติสด

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาหลัก

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาร่วม

5786040334 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: ผู้ขนส่ง / ผู้ขนส่งทางอากาศ / ผู้ขนส่งตามสัญญา / ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง / ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด / การรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ / การขนส่งทางอากาศ / การรับขนหลายรูปแบบ / พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 / อนุสัญญามอนทรีออล / อนุสัญญาออร์ซอ / สายการบิน / ผู้รับจัดการขนส่ง

AJAREE TRACHUKUL: Problems on the Category and Liability of Carriers under International Carriage of Cargo by Air. ADVISOR: ASST. PROF. CHAYANTI GREIGARN, CO-ADVISOR: LECTURER SOMCHAI PIPUTWAT, 212 pp.

The International Carriage by Air Act, B.E. 2558 (“the Act”) provides several category of carriers i.e. contracting carrier, actual carrier, successive carriers and air carrier in combined carriage which each of them has different characteristic and scope of liability. Therefore, the writer studied and analyzed the Act in comparing with Montreal Convention 1999, the model law of the Act, in order to recommend the guidelines for interpreting and applying the Act in the same approach.

Upon researching, the writer found that the Civil and Commercial Code (“the CCC”) provides that a carrier must be a person who in the usual course of business undertakes to transport and this made the related businesses operated by some type of person was not governed by the CCC while a carrier under the Act means two persons i.e. “a person who operates the business of air carriage and (ii) any other person who is a carriage of passengers, baggage or cargo by the aircraft even though such person does not run business of transportation.” Having studied and analyzed Montreal Convention 1999 and the judgments rendered by the courts in the member countries of the convention, the writer found that a freight forwarder who enters into the contract of carriage can be the contracting carrier under the Act while an airline who performs carriage is the actual carrier. Also, in case of code-sharing, the airline who sells space in an aircraft under its designator code on a flight operated by another airline is considered the contracting carrier while the operating airline is considered the actual carrier. As between the contracting carrier and the actual carrier, they must be responsible for the acts and omissions of each other according to the concept of vicarious liability. As regards the successive carriers, each successive carrier is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of carriage which is performed under its supervision. The carriage performed by the successive carriers is usually found in case of interline. The successive carriers are jointly and severally liable to the consignor or the consignee. Moreover, the air carrier may perform carriage in connection with a combined carriage. In such case, the Act shall apply only to the carriage by air.

Field of Study: Laws

Student's Signature

Academic Year: 2016

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงด้วยดีด้วยความเมตตากรุณาของผู้มีพระคุณหลายท่าน ลำดับแรก ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ กรุณาสละเวลาอันมีค่าให้คำแนะนำด้วยความปรารถนาดีและเป็นประโยชน์เสมอมา ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์สมชาย พิพิธวัฒน์ ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คอยชี้แนะให้ผู้เขียนเห็นถึงประเด็นปัญหาหลายประการในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงได้กรุณาตรวจทานเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ให้มีความสมบูรณ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก กรรมการวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาตั้งข้อสังเกตหลายประการทำให้ผู้เขียนได้ไตร่ตรองเนื้อหาในหลายมิติ รวมถึงแนะนำตำราที่เป็นประโยชน์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ทชชัมย์ ทองอุไร ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทั้งยังให้ความเมตตาและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์แก่ผู้เขียน

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชีวะ กรรมการผู้จัดการ บริษัท สำนักกฎหมายประมวลชัย จำกัด ที่กรุณาให้ทุนการศึกษาแก่ผู้เขียนในการศึกษาต่อระดับปริญญาโท รวมทั้งคอยชี้แนะและสั่งสอนผู้เขียนด้วยความหวังดีในทุกๆ เรื่องเสมอมา และขอขอบพระคุณกัลยาณมิตรของผู้เขียนทุกท่าน รวมถึงเพื่อนพี่น้องที่บริษัท สำนักกฎหมายประมวลชัย จำกัด ที่คอยช่วยเหลือให้ผู้เขียนจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ โดยเฉพาะคุณจิรติ สุวรรณวรบุญ ที่สละเวลาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์มาโดยตลอด

ที่สำคัญที่สุด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาและครอบครัวของผู้เขียนที่คอยสนับสนุน เป็นกำลังใจ และเป็นแรงผลักดันให้ผู้เขียนทำสิ่งดีๆ เสมอมา

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าทางวิชาการอยู่บ้าง ผู้เขียนขอยกคุณงามความดีทั้งหลายแก่บุพการีและครูบาอาจารย์ของผู้เขียน แต่หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้เพียงผู้เดียว

นางสาวอาจารย์ ตราชุกุล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2560

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 สมมติฐาน.....	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย.....	4
1.5 วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย.....	5
บทที่ 2 ลักษณะและสาระสำคัญของการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศ.....	6
2.1 การขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ.....	6
2.1.1 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ.....	7
2.1.1.1 สายการบิน (Airline).....	7
2.1.1.2 ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้า (Cargo Agent or Broker).....	12
2.1.1.3 ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder).....	12
2.1.2 รูปแบบการขนส่งของระหว่างประเทศ.....	17
2.1.2.1 การขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal Transport).....	18
2.1.2.2 การขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport).....	20
2.1.2.2.1 ความหมายของการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	20
2.1.2.2.2 การขนส่งของแบบอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน.....	22

2.1.3 การขนส่งของหลายรูปแบบร่วมกันระหว่างการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งรูปแบบอื่น.....	25
2.1.3.1 การขนส่งของทางอากาศกับการขนส่งของทางบก.....	25
2.1.3.2 การขนส่งของทางทะเลกับการขนส่งของทางอากาศ.....	26
2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศ.....	26
2.2.1 วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ.....	26
2.2.1.1 อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929.....	27
2.2.1.2 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999.....	34
2.2.2 กฎหมายไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ.....	35
2.2.2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ.....	35
2.2.2.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 เรื่องรับขน.....	38
2.2.2.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	38
2.2.2.2.2 ความหมายของผู้ขนส่ง.....	39
2.2.2.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	41
2.2.2.2.4 ประเภทของผู้ขนส่ง.....	46
2.2.2.3 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.....	51
2.2.2.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ.....	51
2.2.2.3.2 ความหมายของผู้ขนส่ง.....	56
2.2.2.3.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	57
2.2.2.3.4 ประเภทของผู้ขนส่ง.....	62
2.2.2.4 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.....	73

บทที่ 3 วิเคราะห์ขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภท ในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999	83
3.1 ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999	83
3.1.1 การรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999.....	83
3.1.2 การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999	95
3.2 ผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ.....	97
3.2.1 ความหมายของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ.....	97
3.2.1.1 ผู้ขนส่ง.....	97
3.2.1.2 ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง.....	100
3.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางอากาศ.....	102
3.2.2.1 ลักษณะความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	103
3.2.2.2 ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	108
3.2.2.3 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	111
3.2.2.4 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	114
3.2.2.5 การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	117
3.3 ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง.....	118
3.3.1 ความหมายของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง	118
3.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง	121
3.4 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	123
3.4.1 ความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	123
3.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	125
3.5 ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ	128
3.5.1 ความหมายของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ	128

3.5.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ	129
บทที่ 4 ปัญหาขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศ ระหว่างประเทศตามกฎหมายไทยและอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999	141
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่ง	141
4.1.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่ง	141
4.1.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	146
4.2 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง	155
4.2.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง	155
4.2.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง	158
4.3 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด	163
4.3.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด	163
4.3.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด	168
4.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ	171
4.4.1 ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความ เสียหายจากการรับขนรูปแบบอื่นที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน	172
4.4.2 ปัญหาการตีความช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ	175
4.4.3 ปัญหาการตีความการรับขนรูปแบบอื่นในการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่ง มอบตามสัญญารับขนของทางอากาศ	180
4.4.4 ปัญหาการตีความการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (Combined Carriage)	182
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	191
5.1 บทสรุป	191
5.2 ข้อเสนอแนะ	201
รายการอ้างอิง	206
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	212

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันไม่อาจปฏิเสธได้ว่าการคมนาคมขนส่งเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างยิ่ง และเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งของมีด้วยกันหลายวิธี ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเลและทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางท่อ โดยระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้นเป็นอีกหนึ่งทางเลือกซึ่งเป็นที่นิยมของผู้ส่ง เนื่องจากระบบการขนส่งของทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วที่สุด ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ประหยัดเวลา และที่สำคัญยังเป็นระบบการขนส่งที่มีเครือข่ายอยู่ทั่วโลก โดยปกติของเกือบทุกชนิดสามารถขนส่งทางอากาศได้ ขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความต้องการของลูกค้า อย่างไรก็ตาม ของที่นิยมขนส่งทางอากาศโดยทั่วไป ได้แก่ ของที่เสื่อมสภาพได้ง่ายๆ เช่น ดอกไม้ ผัก ผลไม้ อาหารสด เพื่อให้ของไปถึงที่หมายปลายทางก่อนที่จะเสื่อมสภาพ หรือสินค้าตามฤดูกาล เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้ทันเวลา หรือของที่มีน้ำหนักเบาและมูลค่าสูง เช่น เครื่องแก้ว อัญมณี ธนบัตร อุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ เพื่อลดความเสี่ยงจากความสูญหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่ง หรือของตามสมัยนิยม เช่น เสื้อผ้า เครื่องประดับแฟชั่น เพื่อให้ของไปถึงตลาดได้ทันแก่ความต้องการของผู้บริโภค หรือของที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น ยารักษาโรค อุปกรณ์ทางการแพทย์ เป็นต้น

สำหรับรูปแบบของการขนส่งของทางอากาศในปัจจุบันสามารถแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ กล่าวคือ (1) การขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal Transport) ซึ่งอาจเป็นการขนส่งทางอากาศช่วงเดียวซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศคนเดียว หรือเป็นการขนส่งของหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคน โดยอาจเป็นการขนส่งทางอากาศหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคน หรืออาจเป็นการขนส่งหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศช่วงหนึ่งและผู้ขนส่งในรูปแบบการขนส่งอื่นอีกช่วงก็ได้ และ (2) การขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งเป็นการขนส่งของร่วมกันระหว่างการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้สามารถขนส่งของต่อเนื่องไปตลอดสาย ในปัจจุบันการขนส่งของทางอากาศมีรูปแบบที่สลับซับซ้อนมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นจำนวนผู้ให้บริการซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องในการขนส่งของทางอากาศที่มากขึ้น หรือจำนวนรูปแบบการขนส่งซึ่งนำมาใช้ผสมผสานกันที่มากขึ้น ในปัจจุบันไม่มีการขนส่งระหว่างประเทศเพียงรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างสมบูรณ์ การขนส่งของทางอากาศก็เช่นเดียวกันจำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งในรูปแบบอื่นเข้ามาสนับสนุนเพื่อรองรับ

ความต้องการของผู้ใช้บริการด้วย เนื่องด้วยการขนส่งทางอากาศมีข้อจำกัดในการเข้าไปรับมอบของ จากสถานที่ของลูกค้า หรือส่งมอบของให้แก่ลูกค้าในพื้นที่ต่างๆ โดยรูปแบบการขนส่งที่นำมาใช้ สนับสนุนการขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่มักเป็นการขนส่งทางถนน เช่น การขนส่งทางถนนเพื่อรับมอบ (pick-up) ของจากผู้ตราส่งมาส่งมอบให้ผู้ขนส่งทางอากาศที่สนามบินต้นทางเพื่อทำการขนส่งทาง อากาศต่อไป หรือการรับมอบของจากผู้ขนส่งทางอากาศที่สนามบินปลายทางและทำการขนส่ง ทางถนนเพื่อส่งมอบ (delivery) ของให้ผู้รับตราส่งที่โรงงาน

ในด้านของกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของทางอากาศนั้น ประเทศไทยมีบทบัญญัติ ที่กล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศครั้งแรกปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการ เดินอากาศ พ.ศ. 2465 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ผู้ขนส่งทางอากาศต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายที่ใช้บังคับ กับการรับขนเช่นเดียวกับผู้ขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ดังนั้นเมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เริ่มมีผล ใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2472 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจึงตกอยู่ภายใต้บังคับประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ก่อนที่ พระราชบัญญัติดังกล่าวจะถูกยกเลิกไปโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทำให้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2497 เป็นต้นมา การรับขนทางอากาศต้องอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุศาสตร์ ลักษณะ 8 เรื่องรับขน (ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “ประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุศาสตร์”) เป็นระยะเวลายาวนาน โดยที่บทบัญญัตินี้ดังกล่าวนั้นไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในการรับ ขนทางอากาศของนานาประเทศ ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและนโยบายการเปิด น่านฟ้าเสรีของไทย จนกระทั่งในที่สุดได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่าง ประเทศ พ.ศ. 2558 (ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติฯ”) เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป โดย พระราชบัญญัติฯ นี้รับแนวคิดมาจากอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บาง ประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 (ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999”)

พระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติถึงผู้ขนส่งไว้หลายประเภท อันได้แก่ ผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ ซึ่งผู้ขนส่งแต่ละประเภทภายใต้พระราชบัญญัติฯ มีลักษณะและความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไป นอกจากนี้ความหมายและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในพระราชบัญญัติฯ ยังมีความ แตกต่างบางประการจากผู้ขนส่งแต่ละประเภทที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย จึงอาจก่อให้เกิดความสับสนในการปรับใช้และตีความพระราชบัญญัติฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการ แบ่งแยกประเภทของผู้ขนส่งซึ่งนำมาสู่การวินิจฉัยขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน ซึ่ง

ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศเป็น ปัญหาที่ศาลแต่ละประเทศซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ อันได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (ต่อไปใน วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929”) และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มี แนวทางในการปรับใช้และตีความที่แตกต่างกันออกไป เหตุผลที่สำคัญอีกประการคือ ประเทศไทย กำลังจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้เขียนจึงเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องศึกษา และวิเคราะห์ปัญหาดังกล่าว โดยศึกษาจากแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งเป็นภาคีของ อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาว่าประเทศไทย ควรปรับใช้และตีความพระราชบัญญัติฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละ ประเภทในการรับขนของทางอากาศอย่างไรจึงจะเหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพ

เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ เพิ่งมีผลใช้บังคับเมื่อปี 2558 จึงยังไม่มีคำพิพากษากฎีกาที่ ตัดสินไว้ภายใต้พระราชบัญญัติฯ ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนว่าผู้ใช้กฎหมายจะตีความขอบเขต ความหมายของการเป็นผู้ขนส่งแต่ละประเภทตามพระราชบัญญัติฯ นี้อย่างไร และผู้ขนส่งแต่ละ ประเภทจะมีขอบเขตความรับผิดชอบอย่างไร ผู้เขียนจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเพื่อให้เห็นถึงหลักเกณฑ์ ของพระราชบัญญัติฯ นี้ เพื่อวิเคราะห์ถึงขอบเขตความหมายและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของแต่ละ ประเภทอย่างเป็นระบบ ตลอดจนศึกษาปัญหาในการปรับใช้และการตีความบทบัญญัติและหา แนวทางในการแก้ไขปัญหานั้นๆ ต่อไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้เขียนจึงได้จัดทำ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศตาม พระราชบัญญัติฯ โดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ เพื่อ ทราบขอบเขตของพระราชบัญญัติฯ ว่าใช้กับผู้ขนส่งประเภทใด เพียงใด และเพื่อแยกแยะความหมาย ของผู้ขนส่งประเภทต่างๆ

2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ของทางอากาศ โดยวิเคราะห์จากคำพิพากษากฎีกาของศาลไทยก่อนที่พระราชบัญญัติฯ ใช้บังคับ และ

คำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศในเรื่องเดียวกัน

3. เพื่อศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ และเพื่อทราบแนวทางการพิจารณาถ้อยคำของบทบัญญัติของกฎหมายที่ต้องใช้การตีความ โดยศึกษาจากแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ

4. เพื่อเสนอแนะแนวทางการตีความและการปรับใช้กฎหมาย ซึ่งบทบัญญัติในบางมาตราอาจมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนซึ่งจำเป็นต้องใช้การตีความ โดยเสนอแนะแนวทางการตีความบทบัญญัติเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นแม่แบบของพระราชบัญญัติฯ เพื่อให้สามารถนำกฎหมายฉบับนี้มาใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความเหมาะสมกับประเทศไทย

1.3 สมมติฐาน

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 บัญญัติถึงผู้ขนส่งของไว้หลายประเภท ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนในการตีความและการปรับใช้กฎหมายเกี่ยวกับขอบเขตและความรับผิด

1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ นี้เป็นกฎหมายใหม่ที่เพิ่งมีผลใช้บังคับได้ไม่นาน การศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมีข้อจำกัดในด้านเอกสารในประเทศไทย ทั้งตำรา คำอธิบาย และคำพิพากษาฎีกา โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนได้จำกัดขอบเขตของการศึกษาวิจัยไว้ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ศึกษาประเภทและความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้ขนส่งในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ โดยเป็นการศึกษาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติฯ เป็นกฎหมายหลัก และจะกล่าวถึงกฎหมายการขนส่งฉบับอื่นในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพื่อความเข้าใจเท่านั้น

2. ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายต่างประเทศ ผู้เขียนจะศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศในเรื่องที่เกี่ยวข้อง พร้อมแนวทางการปรับใช้อนุสัญญาดังกล่าวจากคำพิพากษาของศาลในประเทศภาคี

ทั้งนี้ ในระหว่างจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่เนื่องจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในพระราชบัญญัติฯ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน ได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 (ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)”) ซึ่งจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2560 ดังนั้นผู้เขียนจึงได้วิเคราะห์พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ด้วย

1.5 วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนใช้วิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร โดยค้นคว้าข้อมูลและเนื้อหาจากหนังสือ ตำรา วารสาร บทความทางกฎหมาย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ แนวคำพิพากษากฎีกา และสื่ออินเทอร์เน็ตทั้งในภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ และค้นคว้ากฎหมายและบทความของต่างประเทศ โดยการใช้ฐานข้อมูล Heinonline , Westlaw เป็นต้น เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นอันเกิดจากความไม่ชัดเจนแน่นอนเกี่ยวกับขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ และเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเหมาะสมต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

1. เพื่อทราบและเกิดความเข้าใจถึงขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ และสามารถกำหนดสถานะของผู้ขนส่งของทางอากาศในทางปฏิบัติตามประเภทต่างๆ ของผู้ขนส่งตามที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติไว้ได้อย่างถูกต้อง
2. เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอนในบทบัญญัติของพระราชบัญญัติฯ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการปรับใช้และการตีความ
3. เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษา ค้นคว้า และอ้างอิงเรื่องปัญหาขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ ทำให้ผู้ใช้กฎหมายสามารถใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
4. เพื่อทราบและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการปรับใช้และการตีความพระราชบัญญัติฯ เกี่ยวกับขอบเขตความหมายและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประเภทต่างๆ ที่เหมาะสมกับประเทศไทย

บทที่ 2

ลักษณะและสาระสำคัญของการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศ

2.1 การขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ

การคมนาคมขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ทั้งในแง่การใช้ชีวิตประจำวันตามปกติซึ่งต้องมีการเดินทางเข้ามาเกี่ยวข้อง และในแง่ธุรกิจการค้าซึ่งการขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญในกระบวนการผลิตและการกระจายสินค้า โดยการทำหน้าที่ลำเลียงวัตถุดิบมาใช้ในการผลิตและลำเลียงสินค้าออกจำหน่ายแก่ผู้บริโภค การขนส่งของจึงมีบทบาทสำคัญต่อการค้าขายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพราะเป็นกลไกสำคัญที่มีส่วนช่วยในการขยายตลาดออกไปให้กว้างขวางและช่วยกระตุ้นให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม และมีส่วนส่งเสริมที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการนำเข้าและส่งออก จึงอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งของมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมให้กระบวนการทางเศรษฐกิจทั้งในด้านการผลิต (production) การกระจาย (distribution) การแลกเปลี่ยน (exchange) และการบริโภค (consumption) สามารถดำเนินไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพ¹

คำว่า “การขนส่ง” (transportation) โดยทั่วไปนั้นหมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (people) สินค้า (goods) หรือบริการ (services) จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามกำหนดเวลาที่ต้องการ โดยอาศัยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่ง โดยพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้บัญญัตินิยามของการขนส่งไว้ว่าหมายถึง “การลำเลียงหรือการเคลื่อนย้ายบุคคล หรือของ ด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง”²

การขนส่งของนั้นมีหลายวิธี ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเลและทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางท่อ ซึ่งการขนส่งของแต่ละวิธีนั้นมีลักษณะที่แตกต่างกัน จึงมีทั้งจุดเด่นและจุดด้อยมากน้อยแตกต่างกันไป ในการตัดสินใจว่าจะใช้วิธีใดในการขนส่งของนั้นจึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ สำหรับการขนส่งของทางอากาศนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว มีตารางเที่ยวบินที่แน่นอน สม่าเสมอ และตรงเวลา จึงสามารถตอบสนองความต้องการของค่านิยมตลาดที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้เป็นอย่างดี ทั้งยังเป็น การขนส่งที่ปลอดภัยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

¹ วันชัย ริมวิทยาการ, เศรษฐศาสตร์การขนส่ง (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523), หน้า 1.

² จักรกฤษณ์ ดวงพัสดรา, หลักการขนส่ง (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 1-2.

ปัจจุบันการขนส่งของทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่บริษัทผู้ผลิตได้พัฒนาเครื่องบินให้มีขนาดใหญ่ มีสมรรถภาพสูง เพื่อให้สามารถบรรจุของได้มากขึ้น ขณะที่นานาประเทศก็ได้พัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ทันสมัยและเพียงพอ กับความต้องการของลูกค้า ทั้งยังได้ขยายและพัฒนาคลังสินค้าภายในสนามบินให้กว้างขวางและทันสมัยยิ่งขึ้น เพื่อให้การขนส่งของทางอากาศดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็ว

2.1.1 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ

ในการปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางอากาศมีผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย เนื่องจากในทางปฏิบัติของการขนส่งของทางอากาศ นอกเหนือจากการให้บริการขนส่งของทางอากาศจากสนามบินต้นทางไปยังสนามบินปลายทางซึ่งเป็นบริการหลักแล้ว ผู้ให้บริการยังได้พัฒนาบริการเสริมอื่นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของลูกค้า เช่น การบรรจุหีบห่อ การทำพิธีการศุลกากร การทำประกันภัยสินค้า การขนส่งทางบกเพื่อรับมอบ (pick-up) หรือส่งมอบ (delivery) สินค้า เป็นต้น ทั้งนี้ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศมีดังนี้

2.1.1.1 สายการบิน (Airline)

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago on 7 December 1944) หรือที่รู้จักกันในนาม “อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944”³ ให้ความสำคัญความ “Airline” หรือ “สายการบิน” ว่าหมายถึง กิจการขนส่งทางอากาศใดๆ ที่อำนวยความสะดวกดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นบริการเดินอากาศประจำมีกำหนดใดๆ ที่ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งสาธารณะ โดยรับขนคนโดยสารไปรษณีย์ภัณฑ์ และของ ผ่านเข้าไปในอวกาศเหนืออาณาเขตของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐขึ้นไป⁴ มีข้อสังเกต

³ อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศพัฒนาไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้นโดยได้รับโอกาสอย่างเสมอภาค ดำเนินไปในทางที่มั่นคง และสอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจ โดยองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศภาคีในการออกกฎระเบียบและมาตรฐานข้อปฏิบัติด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงส่งเสริมและพัฒนาการบิน สนามบิน ความปลอดภัยในการบิน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้นเรียกว่า “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)” ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษ (Specialized Agency) ของสหประชาชาติ ถือกำเนิดขึ้นในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490

⁴ ข้อ 96 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 บัญญัติว่า “For the purpose of this Convention the expression:

(a) “Air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

ว่า “บริการเดินอากาศ” ในความหมายนี้หมายถึง การเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดเท่านั้น จึงทำให้ “สายการบิน” ในที่นี้หมายถึง บริษัทการบินที่เสนอหรือดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำเป็นสำคัญ ส่วนจะให้บริการแบบ “ไม่ประจำ” ด้วยหรือไม่ก็ได้ นั้นหมายความว่า บริษัทการบินที่ให้บริการเฉพาะการเดินอากาศแบบ “ไม่ประจำ” เพียงอย่างเดียว จะไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็น “สายการบิน” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944⁵ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 1952 คณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ International Civil Aviation Organization (ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “ICAO”) ได้กำหนดนิยามการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ เพื่อเป็นแนวทางแก่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยกำหนดให้การบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ หมายถึง กลุ่มเที่ยวบินหนึ่งทีประกอบด้วยลักษณะทั้งหมดดังต่อไปนี้

- 1) ผ่านเข้าไปในน่านฟ้าเหนืออาณาเขตของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ
- 2) ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือของ เพื่อบำเหน็จในลักษณะที่แต่ละเที่ยวบินเปิดให้บริการแก่สาธารณชน
- 3) ดำเนินการเพื่อที่จะให้บริการการจราจรระหว่างจุดเดิมสองจุดขึ้นไป ทั้งนี้
 - ก) โดยสอดคล้องกับตารางการบินที่ประกาศต่อสาธารณะ หรือ
 - ข) ด้วยเที่ยวบินที่สม่ำเสมอหรือบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดกลุ่มเที่ยวบินหนึ่งซึ่งเป็นระบบสามารถจดจำได้

เนื่องจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้แบ่งประเภทการเดินอากาศไว้เพียง 2 ประเภท คือ การเดินอากาศแบบประจำ และการเดินอากาศแบบไม่ประจำ ดังนั้น หากการเดินอากาศใดไม่เป็นไปตามองค์ประกอบของนิยามข้างต้นนี้ จะต้องถือเป็นการเดินอากาศแบบไม่ประจำทั้งสิ้น⁶

ในประเทศไทยนั้นการประกอบธุรกิจสายการบินแบบประจำถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่รัฐควบคุม เพราะเป็นกิจการค้าขายที่กระทบกระเทือนถึงความ

(b) “International air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(c) “Airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service. ”

⁵ H.A. Wassenbergh, *Public International Air Transportation Law in a New Era* (The Netherlands: Kluwer-Denverter, 1976), p. 91.

⁶ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “ความหมายของการเดินอากาศระหว่างประเทศ แบบ “ประจำ” และ “ไม่ประจำ”, *บทบัญญัติ* (2542): 5.

ปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชนตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังนั้น ผู้ที่จะประกอบธุรกิจสายการบินจึงต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศก่อน⁷ ส่วนการเดินอากาศส่วนบุคคลซึ่งมิใช่การเดินอากาศเชิงพาณิชย์นั้นไม่อยู่ภายใต้บังคับประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

ตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. 2559 ได้กำหนดประเภทกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศไว้ 3 ประเภท ได้แก่ การประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนด การประกอบกิจการแบบไม่ประจำ และการประกอบกิจการการบินพาณิชย์อื่น⁸ ซึ่งเฉพาะการประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนดเท่านั้นที่มีลักษณะตรงกับนิยามคำว่า “สายการบิน” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ทั้งนี้ ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดอาจเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยและมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบธุรกิจการเดินอากาศ ในกรณีที่ เป็นนิติบุคคล อำนวยการบริหารกิจการที่แท้จริงของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย และหุ้นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย หรือหน่วยงานของรัฐ นอกจากนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท โดยต้องจัดให้มีการประกันภัยที่ครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สาม ทั้งนี้ ผู้ที่

⁷ ข้อ 3 ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 กำหนดว่า “กิจการดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค

(4) การเดินอากาศ”

ข้อ 4 ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 กำหนดว่า “ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี”

⁸ ข้อ 4 ตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. 2559 กำหนดว่า “ในประกาศนี้

“การประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนด” หมายความว่า การให้บริการขนส่งทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อำเนียงทางค้าเป็นปกติ โดยเปิดให้บริการแก่สาธารณชนเป็นการทั่วไปตามตารางการบินที่ประกาศกำหนดไว้แน่นอนหรือำการบินสมำเสมอจนเป็นที่จดจำได้

“การประกอบกิจการแบบไม่ประจำ” หมายความว่า การให้บริการขนส่งทางอากาศซึ่งคนโดยสารสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อำเนียงทางค้าเป็นปกติ ที่มิใช่การขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนด

“การประกอบกิจการการบินพาณิชย์อื่น” หมายความว่า การให้บริการการบินในเชิงพาณิชย์อื่น นอกเหนือจากการประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนดและการประกอบกิจการแบบไม่ประจำ”

ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอตามแบบที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานที่แสดงคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในประกาศฉบับนี้⁹

ส่วนในกรณีสายการบินแบบประจำของต่างประเทศที่จะนำอากาศยานบินผ่านหรือขึ้นลงในประเทศไทยนั้น จะกระทำได้อต่อเมื่อมีสิทธิตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีกำหนด¹⁰ ซึ่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ได้ให้สิทธิรัฐภาคีที่จะกำหนดให้สายการบินใดให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด ดังนั้นสายการบินจะเปิดบริการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดมายังหรือออกจากประเทศไทยได้ก็แต่โดยความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีกำหนด โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้มีอำนาจอนุญาตตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497¹¹

สำหรับคำว่า “สายการบิน” ซึ่งใช้ในความหมายทางธุรกิจนั้น มีทั้งประเภทที่ให้บริการขนส่งเฉพาะของ (all-cargo airline) เพียงอย่างเดียว เช่น สายการบินนิปปอนแอร์เวย์ส สายการบินคาร์โกลักซ์ สายการบินเฟดเดอร์ลเอดส์เพรส สายการบินดีเอสแอล และประเภทที่ให้บริการขนส่งทั้งคนโดยสารและของไปพร้อมกัน เช่น การบินไทย สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินไชน่าแอร์ไลน์ สายการบินโคเรียนแอร์ไลน์ สายการบินลูฟท์ฮันซ่า เป็นต้น โดยสายการบินที่ขนส่งเฉพาะของสามารถแบ่งย่อยได้อีก 2 ประเภท ได้แก่¹²

1) สายการบินที่ให้บริการขนส่งเฉพาะของ (conventional airline) ซึ่งหมายถึง สายการบินที่ให้บริการขนส่งเฉพาะของจากสนามบินแห่งหนึ่งไปยังสนามบินอีกแห่งหนึ่ง โดยสายการบินประเภทนี้จะมีตัวแทนของตนทำหน้าที่ในการรับหรือส่งของระหว่างสนามบินกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง รวมถึงดำเนินการศุลกากรให้ด้วย เช่น สายการบินคาร์โกลักซ์ สายการบินโพลาร์แอร์ เป็นต้น

⁹ ข้อ 14 ถึงข้อ 22 ตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. 2559

¹⁰ มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีกำหนด”

¹¹ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 310/2558 เรื่อง การกำหนดผู้อนุญาตตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

¹² ทศพร ลิ้มพิงธรรม และ ปณิยา กิตติสิน, การขนส่งสินค้าทางอากาศ (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2546), หน้า 77-78.

2) สายการบินที่ให้บริการขนส่งของแบบครบวงจร (integrated airline) ซึ่งหมายถึง สายการบินที่ให้บริการขนส่งในลักษณะ door-to-door services โดยนอกจากสายการบินประเภทนี้จะให้บริการขนส่งของทางอากาศแล้ว ยังให้บริการเหมือนผู้รับจัดการขนส่งด้วย กล่าวคือ ทำหน้าที่รับของจากผู้ส่ง บรรจุหีบห่อ จัดทำประกันภัยสินค้า ทำพิธีศุลกากร และส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง เช่น สายการบินยูไนเต็ดพาเชิล สายการบินเฟดเดอร์ลเอดส์เพรส สายการบินดีเอชแอล เป็นต้น

นอกจากนี้ในทางธุรกิจคำว่า “สายการบิน” ยังใช้ในความหมายรวม โดยสามารถแบ่งประเภทจากลักษณะการให้บริการ ดังนี้

1) สายการบินประจำมีกำหนด (Scheduled Airline) คือ สายการบินที่ให้บริการแก่สาธารณชนเพื่อบำเหน็จทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยทำการขนส่งประจำเส้นทางที่กำหนดอย่างสม่ำเสมอและมีกำหนดตารางการเดินทางที่แน่นอนตามที่ประกาศไว้หรือทำการบินให้บริการประจำ¹³ ซึ่งแบ่งย่อยได้อีก 2 ประเภท ได้แก่

1.1) สายการบินหลัก คือ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่ให้บริการประจำอย่างมีกำหนดแก่สาธารณชนในเส้นทางระยะไกลซึ่งมีผู้ใช้บริการหนาแน่น

1.2) สายการบินท้องถิ่น คือ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในเส้นทางระหว่างชุมชนของเมืองในเส้นทางที่มีระยะไม่ไกลมากนักซึ่งมีผู้ใช้บริการน้อย

2) สายการบินไม่ประจำ (Non-scheduled Airline) คือ สายการบินที่ให้บริการเพื่อบำเหน็จทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งไม่มีตารางบินที่แน่นอน โดยอาจแบ่งประเภทย่อยได้ดังนี้

2.1) สายการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Service Airline) กล่าวคือ สายการบินที่ให้เช่าทั้งหมดของอากาศยานเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าสำหรับการบินเฉพาะเที่ยวหรือหลายเที่ยว เพื่อการขนส่งคนโดยสารหรือของจำนวนมาก โดยคณะของผู้เช่าจะได้ที่นั่งหรือระวางบรรทุกในเที่ยวบินที่เช่าโดยไม่มีที่นั่งหรือระวางที่ไม่ได้ใช้ออกให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป

2.2) สายการบินแบบแท็กซี่ทางอากาศ (Air Taxi Service Airline) กล่าวคือ สายการบินที่ให้เช่าอากาศยานเพื่อบำเหน็จ โดยใช้อากาศยานที่มีขนาดเล็ก ซึ่งจะทำการ

¹³ E.B. Ccran, Dictionary of Air Transport and Traffic Control (London: Granada Publishing, 1984), pp. 167-168.

บินเมื่อมีผู้เข้ามาติดต่อขอให้ทำการบิน โดยผู้เข้าจะเป็นผู้กำหนดวันเวลาทำการบินและจุดหมายปลายทาง¹⁴

2.1.1.2 ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้า (Cargo Agent or Broker)

ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้า หมายถึง ตัวแทนที่ได้รับการรับรองจากสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ (International Air Transport Association Cargo Agent: IATA Cargo Agent) และได้รับการแต่งตั้งจากสายการบินให้เป็นตัวแทนเกี่ยวกับการขนส่งของ โดยมีหน้าที่หลักในการเสนอขายพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าของสายการบิน เมื่อทำสัญญากับผู้ส่งในนามของสายการบินแล้ว ก็จะดำเนินการรับมอบของจากผู้ส่ง เพื่อนำมาส่งมอบให้สายการบินทำการขนส่งต่อไป โดยตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้าจะออกใบตราส่งทางอากาศ (Air Waybill) ในนามของสายการบินให้แก่ผู้ส่ง รวมถึงเป็นผู้รับชำระค่าระวางจากผู้ส่ง และนำส่งค่าระวางให้แก่สายการบิน

โดยทั่วไปสายการบินส่วนใหญ่มักแต่งตั้งตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้าในเมืองหรือสถานที่ที่สายการบินไม่มีสำนักงานตั้งอยู่ (off-line station) หรือในบางกรณีแม้สายการบินจะจัดตั้งสำนักงานอยู่แล้วก็ตาม ก็ยังอาจแต่งตั้งตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้าขึ้นอีกก็ได้ เพื่อประโยชน์ในการแข่งขันด้านการดำเนินธุรกิจและการตลาด¹⁵ เนื่องจากตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้ามีรายได้จากส่วนแบ่งของรายได้ที่สายการบินได้รับจากค่าระวางที่ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้าหามาได้ จึงทำให้ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้ามีความกระตือรือร้นในการเสนอขายพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าของสายการบิน ซึ่งนอกจากจะส่งผลให้ตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้ามีรายได้ที่เพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้สายการบินมีสัดส่วนของส่วนแบ่งทางตลาดที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน การแต่งตั้งตัวแทนขนส่งของหรือนายหน้าจึงถือเป็นกลยุทธ์ในการช่วงชิงส่วนแบ่งทางตลาดอย่างหนึ่งของสายการบิน

2.1.1.3 ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่ง หมายถึง บุคคลที่ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมการจัดการหรือให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก และอาจให้บริการกิจกรรมอื่นๆ ในขั้นตอนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การหีบห่อ การเตรียมเอกสาร การจัดหา

¹⁴ Ibid. pp.167-168.

¹⁵ Rene John Fennes, *International Air Cargo Transport Services: Economic Regulation and Policy* (Leiden: Leiden University Press, 1997), p. 19.

คลังสินค้า เป็นต้น¹⁶ จึงดูเหมือนว่าผู้รับจัดการขนส่งจะมีใช้ผู้ตราส่งที่แท้จริงและขณะเดียวกันก็มีใช้ผู้ขนส่งที่แท้จริงด้วย¹⁷ แต่ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการติดต่อระหว่างผู้ส่งกับสายการบิน

ในการประกอบธุรกิจนั้นผู้รับจัดการขนส่งจะติดต่อซื้อพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าจากสายการบินในราคาที่ไม่แพงนักแล้วนำมาเสนอขายให้ผู้ส่งรายย่อยในราคาที่สูงขึ้น สายการบินซึ่งเป็นผู้ทำการขนส่งจริงจะได้ประโยชน์จากการที่ตนสามารถขายระวางบรรทุกสินค้าได้ในจำนวนมากและเป็นจำนวนแน่นอน ขณะเดียวกันผู้ส่งก็จะเสียค่าระวางให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งในอัตราที่สูงกว่ากรณีที่ต้องติดต่อขอซื้อระวางบรรทุกสินค้ากับสายการบินโดยตรง นอกจากนี้ผู้ส่งยังได้รับความสะดวกสบายจากการให้บริการอื่นๆ ของผู้รับตราส่ง เช่น การให้คำแนะนำและให้บริการเกี่ยวกับการทำพิธีการศุลกากร การดูแลเอกสารการรับขน การดำเนินการต่างๆ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า การทำประกันภัยสินค้า การบรรจุหีบห่อ รวมถึงการเก็บของในคลังสินค้า โดยผู้รับจัดการขนส่งจะได้รับรายได้เป็นส่วนต่างของค่าระวางที่ตนต้องจ่ายให้สายการบินกับค่าระวางที่ตนได้รับจากผู้ส่ง¹⁸

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ตัวแทนขนส่งของหรือหน้า (Cargo Agent or Broker) และผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) มีบทบาทที่ใกล้เคียงกันในแง่การทำหน้าที่เป็นคนกลางในการติดต่อระหว่างผู้ส่งกับสายการบิน แต่ในแง่ของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนขนส่งของหรือหน้ากับผู้ส่งนั้นจะเห็นได้ว่า ตัวแทนขนส่งของหรือหน้าจะกระทำการในนามสายการบินเท่านั้น โดยใบตราส่งทางอากาศที่ตัวแทนขนส่งของหรือหน้าออกให้กับผู้ส่งจะระบุชื่อของสายการบินที่ขนส่ง และระบุชื่อตัวแทนขนส่งของหรือหน้าในฐานะตัวแทนของสายการบิน ในขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งส่วนใหญ่มิได้กระทำการในนามของสายการบิน แต่เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับผู้ส่งในนามตนเอง จึงมิได้อยู่ในฐานะตัวแทนของสายการบิน ข้อแตกต่างระหว่างตัวแทนขนส่งของหรือหน้ากับผู้รับจัดการขนส่งอีกประการคือ ตัวแทนขนส่งของหรือหน้าจะได้รับค่าตอบแทนเป็นสัดส่วนจากค่าระวางที่สายการบินได้รับตามจำนวนชิ้นของสินค้าที่รับขน โดยไม่คำนึงถึงความมากน้อยของน้ำหนักสินค้า ขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งจะได้รับค่าตอบแทนเป็นส่วนต่างจากค่าระวางที่ผู้รับจัดการขนส่งเรียกเก็บจากผู้ส่งกับค่าระวางที่ผู้รับจัดการขนส่งต้องจ่ายให้แก่สายการบิน¹⁹

สำหรับธุรกิจรับจัดการขนส่งในประเทศไทยนั้นมีจุดเริ่มต้นจากการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งเป็นธุรกิจที่เรียกกันว่า ธุรกิจกัมปะโต ต่อมาเมื่อ

¹⁶ ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, "ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : บทบาทในการค้าระหว่างประเทศ," วารสารการพาณิชย์ 9, 3 (กันยายน 2533): 39.

¹⁷ Rene John Fennes, International Air Cargo Transport Services: Economic Regulation and Policy, p. 16.

¹⁸ Ibid. p. 17.

¹⁹ Ibid. p. 30.

ธุรกิจกัมปะโดลันสุดลงก็มีการให้บริการของผู้ออกของหรือนายหน้าผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Broker) ซึ่งในวงการขนส่งในประเทศไทยมักเรียกกันว่า ชิปปิ้ง (Shipping) ทำหน้าที่จองระวางเรือผ่านพิธีการศุลกากร และเป็นตัวแทนออกของ เรียกว่าเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบดั้งเดิม (Traditional Freight Forwarder) ต่อมาเมื่อมีการนำระบบตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ ผู้รับจัดการขนส่งก็ได้ทำหน้าที่รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งรายเล็กๆ จำนวนมากมาบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า แล้วจึงไปติดต่อให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งให้ เกิดเป็นธุรกรรมที่เรียกว่า Groupage consolidation โดยเรียกผู้รับจัดการขนส่งชนิดนี้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งประเภทไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carrier) เมื่อมีการนำระบบตู้คอนเทนเนอร์มาใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งผสมผสานกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป เช่น การขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอากาศกับการขนส่งทางบก ผู้รับจัดการขนส่งก็ได้พัฒนาบทบาทของตนไปสู่การเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่มากขึ้น จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งก็ได้พัฒนาไปสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider) เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าไม่เพียงแต่ในเรื่องการขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการจัดการดูแลสินค้าคงคลัง การควบคุมปริมาณ การผลิต การนำส่ง และการกระจายสินค้าให้กับลูกค้าอีกด้วย ซึ่งการเป็นผู้ให้บริการประเภทนี้นับเป็นการผสมผสานระหว่างการขนส่งกับการจัดการคลังสินค้า (Warehouse management)²⁰

ในปัจจุบันผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศมีหลายประเภท ซึ่งหากจำแนกจากรูปแบบการให้บริการอาจแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบดั้งเดิม (Traditional Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบดั้งเดิมเป็นบุคคลที่ทำการเป็นตัวแทนของลูกค้าซึ่งอาจเป็นผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า โดยไม่ได้ออกไปตราส่งทางอากาศหรือเอกสารการขนส่งอื่น โดยผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

(1) ผู้รับจัดการขนส่งในฐานะตัวแทนของผู้ส่งออกหรือผู้ตราส่ง กล่าวคือเป็นตัวแทนของผู้ส่งออกในการทำสัญญารับขนกับสายการบิน โดยให้บริการเลือกเส้นทางและสายการบินที่เหมาะสม จองระวางบรรทุกจากสายการบิน รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกและออกเอกสารต่างๆ ทำการหีบห่อสินค้า ให้คำแนะนำในการทำประกันภัยสินค้า จัดเก็บสินค้าไว้ในโกดังสินค้า ชั่งน้ำหนัก

²⁰ สุวิทย์ รัตนจินดา, "รายงานการสัมมนาระดมความคิดเห็นเรื่องธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ," วารสารนิติศาสตร์ 32, 1 (มีนาคม 2545): 58-61.

และวัดขนาดสินค้า ขนส่งสินค้าไปยังสนามบิน จัดทำพิธีศุลกากร จัดการเกี่ยวกับเอกสารพิธีการ ส่งมอบสินค้าให้สายการบิน จ่ายค่าบริการและค่าธรรมเนียม รับมอบใบตราส่งจากสายการบินและ ส่งมอบใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งออก เป็นต้น

(2) ผู้รับจัดการขนส่งในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าหรือผู้รับตราส่ง กล่าวคือ เป็นตัวแทนของผู้นำเข้าในการจัดหาบริการที่เกี่ยวข้องกับการรับจัดการขนส่งภายหลังมีการขนส่งสินค้าไปยังประเทศปลายทางแล้ว โดยให้บริการรับมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและ ตรวจสอบเอกสารดังกล่าว รับมอบสินค้าจากสายการบินและจ่ายค่าธรรมเนียมในกรณีที่ผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าธรรมเนียม จัดทำพิธีการศุลกากรและจ่ายค่าภาษีต่างๆ นำสินค้าเข้าจัดเก็บในคลังสินค้า ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

2) ผู้รับจัดการขนส่งประเภทไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)

โดยทั่วไปคำว่า “Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC” หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง แต่นอกจากเรือแล้วยังรวมถึง ยานพาหนะชนิดอื่นๆ รวมทั้งเครื่องบินด้วย โดยผู้รับจัดการขนส่งชนิดนี้จะกระทำการในฐานะเป็นผู้ขนส่ง โดยไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง แต่ใช้วิธีจ้างเหมายานพาหนะของสายการบินทำการขนส่ง แทน ผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศชนิดนี้จะออกใบตราส่งทางอากาศ (House Air Waybill) ของตนเองให้กับลูกค้า โดยทำหน้าที่รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งรายต่างๆ ขนส่งรวมไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียว (Groupage consolidation) โดยเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

3) ผู้รับจัดการขนส่งที่ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO)

จากความต้องการของลูกค้าในการขนส่งแบบ door-to-door ทำให้ผู้รับจัดการขนส่งพัฒนาบทบาทและขยายรูปแบบการให้บริการไปสู่การเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดที่เป็นการให้บริการแบบ One Stop Service โดยการให้บริการจัดการขนส่งโดยใช้วิธีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป รวมถึงให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ของผู้ส่งไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง

4) ผู้รับจัดการขนส่งที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider)

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีบทบาทตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบ จัดการวางแผนจัดส่งสินค้า ทำการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตของผู้ส่งไปยังสถานที่ของผู้รับของ เพื่ออำนวยความสะดวก

ความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค โดยขั้นตอนการให้บริการอาจแบ่งได้ดังนี้

- (1) การจัดซื้อจัดหาสินค้าให้ผู้ให้บริการ
- (2) การขนส่งจากผู้ส่งของไปยังผู้รับของ เริ่มตั้งแต่การเลือกผู้ขนส่ง การกำหนดวันบรรทุกสินค้า การบรรจุหีบห่อ การยกขน การบรรทุกสินค้า การส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง เพื่อขนส่งวัตถุดิบมายังโรงงานเพื่อทำการผลิต และขนส่งสินค้าที่ผลิตแล้วไปยังจุดที่มีการบริโภค
- (3) การจัดการสินค้าคงคลัง จัดการด้านโกดังเก็บสินค้า ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากความต้องการมีวัตถุดิบหรือสินค้าเก็บไว้ในคลังสินค้าเพื่อรอการจำหน่ายเมื่อมีความต้องการของตลาด
- (4) การวางแผนในการกระจายสินค้า เช่น การจัดหาตารางผลิตภัณฑ์ และการจัดการด้านข้อมูล เป็นต้น

สำหรับการประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งนั้น หากว่าธุรกิจดังกล่าวไม่มีลักษณะเป็นการเดินอากาศตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ย่อมไม่ถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชน กิจการดังกล่าวจึงไม่อยู่ภายใต้บังคับประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ผู้ประกอบการสามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่หากว่าลักษณะของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศรายใดมีลักษณะเป็นการเดินอากาศด้วยแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งเช่นว่านั้นก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อนจึงจะสามารถประกอบธุรกิจได้ เช่น เฟดเดอร์ลเฮอร์ส ซึ่งเป็นที่รู้จักในฐานะผู้รับจัดการขนส่งซึ่งประกอบการเดินอากาศด้วย เป็นต้น

ทั้งนี้ บุคคลที่มีสัญชาติไทยไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็สามารถประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งได้โดยอิสระไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ส่วนบุคคลต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจชนิดนี้จะถูกควบคุมภายใต้พระราชบัญญัตินี้ โดยบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้กำหนดว่า การประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศทางบก ทางน้ำ และทางอากาศต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี เมื่อลักษณะของการประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งนั้นมีการให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้นธุรกิจชนิดนี้จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชี 2 ด้วย นอกจากนี้ในบัญชี 3 ท้ายพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังได้กำหนดให้การทำกิจการตัวแทนเป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว ซึ่งเป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทะเบียนการค้าก่อน ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้าจึงต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชี 3

ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) รวมถึงต้องมีหลักประกันมากพอที่จะรับผิดชอบความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากสัญญารับขนที่ทำ²¹

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้จัดตั้งสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (The Thai Airfreight Forwarders Association : TAFA) ขึ้นมาเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2526 เพื่อควบคุมการประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยทำหน้าที่ในการกำหนดกฎ ระเบียบ และมาตรฐานในการประกอบธุรกิจ ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศมี 3 ประเภท ได้แก่

1) สมาชิกสามัญ ต้องเป็นบุคคลที่ประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ได้จดทะเบียนจัดตั้งถูกต้องตามกฎหมาย โดยต้องไม่เป็นบุคคลล้มละลาย มีฐานะมั่นคงพอสมควร มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 5,000,000 บาท มีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศไม่น้อยกว่า 1 ปี และได้รับการรับรองจากสายการบิน 2 สาย และจากสมาชิกสามัญ 2 ราย

2) สมาชิกสมทบ ต้องเป็นบุคคลที่ประกอบธุรกิจเป็นตัวแทนในการให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกที่ได้จดทะเบียนจัดตั้งถูกต้องตามกฎหมาย โดยต้องไม่เป็นบุคคลล้มละลาย มีฐานะมั่นคงพอสมควร มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 5,000,000 บาท มีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางอากาศไม่น้อยกว่า 1 ปี และได้รับการรับรองจากสายการบิน 2 สาย และจากสมาชิกสามัญ 2 ราย

3) สมาชิกกิตติมศักดิ์ ต้องเป็นบุคคลผู้มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะเป็นสมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิหรือบุคคลที่คณะกรรมการสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศเห็นว่าเป็นผู้ที่ทำประโยชน์ให้แก่สมาคม และคณะกรรมการของสมาคมได้เชิญให้เป็นสมาชิก

2.1.2 รูปแบบการขนส่งของระหว่างประเทศ

โดยทั่วไปรูปแบบของการขนส่งของระหว่างประเทศแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ การขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal transport) ซึ่งเป็นการขนส่งที่ใช้การขนส่งรูปแบบเดียวภายใต้

²¹ มาตรา 40 และมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

สัญญาารับขนของฉบับเดียว และการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ซึ่งเป็นการขนส่งของที่ใช้การขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาารับขนของฉบับเดียว ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.2.1 การขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal Transport)

ในช่วงเริ่มต้น การขนส่งทางทะเลถูกนำมาใช้เป็นรูปแบบหลักของการขนส่งของระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการขนส่งจะเน้นให้บริการขนส่งของด้วยรูปแบบการขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ดี เช่น การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางบก หรือการขนส่งทางอากาศ เพียงรูปแบบเดียว ซึ่งหากผู้ส่งต้องการให้ของไปถึงที่หมายปลายทาง ผู้ส่งอาจต้องเข้าทำสัญญาารับขนกับผู้ขนส่งแต่ละรายในแต่ละช่วงการขนส่งด้วยตนเอง หรือผู้ส่งอาจมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งติดต่อเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งในแต่ละช่วงในนามของผู้ส่งก็ได้ แต่ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้ส่งเข้าทำสัญญาารับขนกับผู้ขนส่งเองหรือผู้รับจัดการขนส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งแทน ในทุกช่วงการขนส่งผู้ส่งก็จะมีฐานะเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งโดยตรง

การขนส่งของรูปแบบเดียวอาจมีลักษณะเป็นการขนส่งของทางอากาศช่วงเดียว ซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศคนเดียว หรือเป็นการขนส่งของหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคน โดยอาจเป็นการขนส่งทางอากาศหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคน หรืออาจเป็นการขนส่งหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศช่วงหนึ่งและโดยผู้ขนส่งในรูปแบบการขนส่งอื่นในช่วงอื่นก็ได้

1) การขนส่งของทางอากาศช่วงเดียวซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศคนเดียว

ในกรณีที่ผู้ส่งต้องการขนส่งสินค้าจากสนามบินต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสนามบินปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ในทางปฏิบัติของการเข้าทำสัญญาารับขนของทางอากาศ ผู้ส่งสามารถติดต่อแผนกรับจองระวางบรรทุกสินค้าของสายการบินให้ทำการขนส่งของได้โดยตรง ซึ่งเมื่อสายการบินได้รับมอบหมายจากผู้ส่งแล้ว ก็จะส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ (Air Waybill) ให้แก่ผู้ส่งไว้เป็นหลักฐานของการรับขน หรือผู้ส่งอาจติดต่อจองระวางบรรทุกสินค้าผ่านผู้รับจัดการขนส่งก็ได้ โดยในกรณีหลังผู้รับจัดการขนส่งจะออกใบตราส่งทางอากาศ (House Air Waybill) ให้ผู้ส่งไว้เป็นหลักฐานแห่งการรับขน จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งจะนำรายละเอียดเกี่ยวกับของที่ได้รับจากผู้ส่งที่ปรากฏในใบแสดงรายการสินค้า (Invoice) มาพิมพ์ข้อความลงในใบตราส่งทางอากาศ (Master Air

Waybill) ที่สายการบินได้มอบไว้ให้แก่ผู้รับจัดการขนส่ง และส่งมอบของให้แก่สายการบินที่สนามบินต้นทางเพื่อทำการขนส่งทางอากาศต่อไปจนถึงสนามบินปลายทาง²²

2) การขนส่งของหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคน

ในกรณีที่ผู้ส่งต้องการขนส่งสินค้าแต่การเลือกใช้วิธีการขนส่งเพียงรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ด้วยข้อจำกัดบางประการ ผู้ส่งอาจต้องเลือกใช้วิธีการขนส่งหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคน โดยอาจเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งในแต่ละช่วงด้วยตนเองหรืออาจมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งแทนตนก็ได้ ในกรณีนี้ผู้ขนส่งแต่ละช่วงการขนส่งก็จะออกเอกสารการรับขนในช่วงการขนส่งของตน กล่าวคือ ผู้ขนส่งทางทะเลออกใบตราส่งทางทะเล (Bill of Lading) ผู้ขนส่งทางถนนออกใบตราส่งทางถนน (Consignment Note) ผู้ขนส่งทางอากาศออกใบตราส่งทางอากาศ (Air Waybill) เป็นต้น²³ ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีนี้จะมีผู้ขนส่งหลายรายเข้ามาเกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดความล่าช้าในการถ่ายโอนของระหว่างการขนส่ง และจากการที่มีเอกสารที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการขนส่งจำนวนมาก ทำให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ตราส่งจากปัญหาเรื่องความหลากหลายของเอกสารและกฎเกณฑ์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ รวมถึงการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งแต่ละราย

ตัวอย่างของการขนส่งของรูปแบบเดียวซึ่งมีการขนส่งหลายช่วงซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคน เช่น ผู้ขายรายหนึ่งอยู่ที่เมืองลูเซิร์น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ต้องการส่งของให้ผู้ซื้อซึ่งอยู่ที่เมืองฟีนิกซ์ รัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ในกรณีที่ผู้ขายทำการติดต่อกับผู้ขนส่งเอง ผู้ขายในฐานะผู้ส่งจะต้องเข้าทำสัญญารับขนกับบริษัทรถบรรทุกในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ให้ทำการขนส่งของจากเมืองลูเซิร์นไปยังสนามบินซูริก ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และต้องเข้าทำสัญญากับสายการบินให้ทำการขนส่งของจากสนามบินซูริกไปยังสนามบินจอห์น เอฟ เคนเนดี กรุงนิวยอร์ก จากนั้นต้องทำสัญญากับบริษัทรถบรรทุกในประเทศสหรัฐอเมริกาให้ทำการขนส่งของต่อไปยังเมืองฟีนิกซ์ โดยในกรณีดังกล่าวผู้ขายอาจมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งทำหน้าที่เป็นคนกลางในการติดต่อเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งแต่ละรายในนามของผู้ขายได้²⁴ ในกรณีนี้ แม้จะมี

²² สันติ สาทิพย์พงษ์, "ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบบิลล์ของเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 12-13.

²³ ผาด ธเนศวรสุกุล, "ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 29.

²⁴ ชาอุชัย แสงศักดิ์, "ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดจากการใช้คอนเทนเนอร์," วารสารการพาณิชย์, 2 (มกราคม-มิถุนายน 2526): 50.

ผู้ขนส่งหลายรายก็เป็นการขนส่งของรูปแบบเดียว เพราะผู้ขนส่งแต่ละรายให้บริการขนส่งของเพียงรูปแบบเดียวภายใต้สัญญาฉบับเดียวของตนเท่านั้น

2.1.2.2 การขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

จากปัญหาความยุ่งยากและความล่าช้าของการขนส่งของรูปแบบเดียว ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเกิดแรงผลักดันในการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยได้มีการนำเอาวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของ²⁵

2.1.2.2.1 ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“Multimodal transport” หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นคำที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980) ซึ่งนิยมเรียกกันว่า MT Convention 1980 ซึ่งสามารถสรุปความหมายได้ว่า เป็นการขนส่งของจากผู้ส่งของไปยังผู้รับของ โดยใช้การขนส่งที่มีรูปแบบแตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป และมีผู้ดำเนินการขนส่งซึ่งเรียกว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport Operator) เป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งของตลอดเส้นทาง อย่างไรก็ตาม การเข้าไปรับ (pick-up) และการนำไปส่งมอบ (delivery) ของที่ได้ขนส่งตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal transport contract) ไม่ถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศตาม MT Convention 1980²⁶

จากความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบข้างต้นแสดงให้เห็นถึงลักษณะเฉพาะของการขนส่งดังกล่าวดังนี้²⁷

1) เป็นการขนส่งของจากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง โดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 รูปแบบ เช่น

²⁵ นฤมล ศักดิ์สกุลไกร, "ปัญหาการบังคับใช้ระหว่างกฎหมายรับขนของทางทะเลกับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), หน้า 16-17.

²⁶ ข้อ 1 (1) แห่ง MT Convention 1980 บัญญัติว่า “International multimodal transport” means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.”

²⁷ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, การขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), หน้า 91.

การขนส่งทางอากาศกับการขนส่งทางบก (air-land transportation) การขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ (sea-air transportation) การขนส่งทางบกกับการขนส่งทางทะเล (land-sea transportation) เป็นต้น

2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถขนส่งของต่อเนื่องไปตลอดสาย (through transport service) จากสถานที่รับมอบของ ณ ต้นทางไปยังสถานที่ส่งมอบของยังปลายทาง โดยอาจเป็นการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง (door-to-door) หรือจากคลังสินค้าในประเทศต้นทางไปยังคลังสินค้าในประเทศปลายทาง (warehouse-to-warehouse) หรือจากสถานีขนส่งในประเทศต้นทางไปยังสถานีขนส่งในประเทศปลายทาง (depot-to-depot)

3) มีการออกเอกสารเพียงฉบับเดียวเป็นหลักฐานของการรับขนส่งตลอดสาย (through transport document) ไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะกี่ชนิดหรือกี่ครั้งก็ตาม ซึ่งเอกสารแสดงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้เรียกว่า Multimodal Transport Bill of Lading และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะคิดอัตราค่าขนส่งเดียวตลอดสาย (single rate)

4) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้าที่รับขนส่งตลอดเส้นทางการขนส่ง (through liability) ไม่ว่าจะความเสียหายหรือความสูญหายจะเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง

มีข้อสังเกตว่า ในตอนท้ายของข้อ 1 (1) แห่ง MT Convention 1980 ได้บัญญัติถึงข้อจำกัดเกี่ยวกับความหมายของการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศไว้ว่า “การเข้าไปรับและการนำไปส่งมอบของที่ได้อันส่งตามทีระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามอนุสัญญาฉบับนี้” ข้อจำกัดนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากความประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่ต้องการให้ Air Waybill สามารถใช้กับการเข้าไปรับ (pick-up) และการนำไปส่งมอบ (delivery) ของโดยรถบรรทุก เพื่อประโยชน์ของการปฏิบัติการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ เนื่องด้วยเหตุผลของข้อจำกัดในทางปฏิบัติของการขนส่งทางอากาศซึ่งไม่สามารถขนส่งของไปยังผู้รับตราส่งได้โดยตรง ส่วนใหญ่จึงต้องมีการขนส่งของทางบกโดยรถบรรทุกเพื่อช่วยขนย้ายของจากสถานที่ของผู้ตราส่งไปยังสนามบิน หรือจากสนามบินไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง ซึ่งหากถือว่าการเข้าไปรับหรือการนำไปส่งมอบดังกล่าวเป็นการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่งแล้ว อาจจะเป็นการขัดขวางต่อการพัฒนาการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ บทบัญญัตินี้จึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งของทางอากาศสามารถให้บริการรับมอบและส่งมอบของโดยทางบกสนับสนุนการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศได้ โดยไม่ถือว่าเป็นการ

ใช้รูปแบบการขนส่งของอีกรูปแบบหนึ่ง และถือว่าอยู่นอกเหนือความมุ่งหมายของ MT Convention 1980²⁸ แต่ทั้งนี้กรณีที่จะถือว่าเป็นการเข้าไปรับและนำไปส่งมอบของโดยรถบรรทุกโดยไม่นับเป็นอีกรูปแบบการขนส่งหนึ่งนั้น ต้องปรากฏว่าการดำเนินการดังกล่าวเป็นการปฏิบัติการภายใต้สัญญาขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal transport contract) กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งของทางอากาศเข้าทำสัญญารับขนกับผู้ตราส่งว่าจะให้บริการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศเป็นการขนส่งรูปแบบหลัก โดยกำหนดไว้ในสัญญาดังกล่าวว่าจะมีการเข้าไปรับของหรือนำของไปส่งมอบโดยใช้รถบรรทุกเป็นบริการขนส่งสนับสนุนเพื่อให้สามารถปฏิบัติการตามสัญญารับขนของทางอากาศได้สำเร็จเท่านั้น ทั้งนี้ การให้บริการการขนส่งสนับสนุนดังกล่าวมิได้จำกัดเฉพาะกรณีการขนส่งของทางอากาศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการขนส่งของในรูปแบบอื่นด้วย เช่น การใช้บริการการขนส่งโดยรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งของทางทะเลหรือทางรถไฟ เป็นต้น โดยการขนส่งสนับสนุนดังกล่าวต้องเป็นเพียงส่วนหนึ่งของสัญญาขนส่งหลักหรือสัญญาขนส่งของรูปแบบเดียว (Unimodal transport contract) เท่านั้น²⁹

2.1.2.2.2 การขนส่งของแบบอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน

ในทางปฏิบัติการขนส่งหลายรูปแบบมีคำในภาษาอังกฤษหลายคำที่ใช้เรียกใกล้เคียงกัน เช่น through transport, combined transport หรือ combined carriage หรือ multimodal transport, intermodal transport, successive carriage อย่างไรก็ตาม แม้ว่าคำเหล่านี้จะใช้ในความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่มีรายละเอียดของการใช้ในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันบางประการ³⁰ ดังนี้

1) การขนส่งต่อเนื่องตลอดสาย (Through Transport)

การขนส่งรูปแบบนี้มักใช้กับการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศโดยใช้วิธีการขนส่งอื่น เช่น รถไฟ รถบรรทุก และเรือลำเลียง โดยผู้ขนส่ง (Through Transport Operator) คิดค่าระวางขนส่งไว้สำหรับการขนส่งตลอดเส้นทาง³¹ และเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลของก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งสามารถเข้าควบคุมของนั้นได้ โดยผู้ขนส่งจะกระทำการเป็น

²⁸ William Driscoll and Paul B. Lawsen, "The Convention on International Multimodal Transport of Goods," *Tulane Law Review*, 57 (December 1982): 234-235.

²⁹ นิรัตน์ พุทกาญจนานนท์, "ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537), หน้า 21-22.

³⁰ ประมวล จันทรชีวะ, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย, 2554), หน้า 1.

³¹ Peter Brodie, *Commercial Shipping Handbook* (London: LLP, 1999), p. 95.

ตัวแทนของฝ่ายเจ้าของสินค้าในการเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งรายอื่นที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องในการขนส่งด้วย³² ผู้ขนส่งแต่ละรายจะมีความรับผิดชอบช่วงที่ตนทำการขนส่งเท่านั้น สำหรับใบตราส่งที่ออกให้เป็นหลักฐานของการรับขนแบบ Through transport contract นั้น เรียกว่า Through Bill of Lading

ลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ก็กับการขนส่งต่อเนื่องตลอดสาย (Through transport) มีความแตกต่างกันดังนี้³³

(1) แม้การขนส่งทั้งสองแบบจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายเหมือนกัน แต่การขนส่งต่อเนื่องตลอดสายแบบ through transport นั้นไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นการให้บริการขนส่งด้วยรูปแบบที่แตกต่างกัน จึงอาจเป็นการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายร่วมกันระหว่างการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางทะเลก็ได้ เช่น การขนส่งทางทะเลจากประเทศอังกฤษไปยังประเทศสิงคโปร์โดยผู้ขนส่งทางทะเลรายหนึ่ง และมีการถ่ายลำเพื่อขนส่งต่อเนื่องจากประเทศสิงคโปร์ไปยังประเทศออสเตรเลียโดยผู้ขนส่งทางทะเลอีกรายหนึ่ง หรืออาจเป็นการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายร่วมกันระหว่างการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งโดยวิธีอื่นก็ได้

(2) ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นในนามตนเอง ขณะที่การขนส่งต่อเนื่องตลอดสาย (through transport) ผู้ขนส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งรายอื่นแทนผู้ส่งในการจัดหาผู้ขนส่งช่วงนั้นๆ เท่านั้น

(3) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal transport operator) มีความรับผิดชอบเส้นทางนับแต่เวลาที่รับมอบของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาที่ส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง ไม่ว่าจะความเสียหาย ความสูญหาย หรือความล่าช้าจะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ขณะที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตลอดสาย (Through transport operator) จะมีความรับผิดชอบในความเสียหาย ความสูญหาย หรือความล่าช้าเฉพาะที่เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของตนเท่านั้น แต่ในทางทฤษฎีเมื่อผู้ขนส่งออก Through Bill of Lading จะมีความรับผิดชอบในสินค้าที่ขนส่งตลอดเส้นทางเช่นกัน โดยส่วนใหญ่ในใบตราส่งดังกล่าวมักมีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เฉพาะช่วงที่ตนขนส่งเท่านั้น

2) การขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน (Combined Transport)

คำว่า “combined transport” ปรากฏอยู่ในกฎข้อ 2 ของ ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document 1975 (ICC Publication No. 298)³⁴ มี

³² Diana Faber and Contributors, *Multimodal Transport Avoiding Legal Problems* (London: LLP, 1997), p. 1.

³³ นิรัตน์ พุทกาญจนานนท์, "ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย," หน้า 22-23.

³⁴ กฎข้อ 2 ของ ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document 1975 (ICC Publication No. 298) บัญญัติว่า “Combined transport means the carriage of goods by at least two different modes of transport, from

ความหมายว่า การรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่ต่างกันอย่างน้อย 2 รูปแบบ จากสถานที่ที่ได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยคำนิยามนี้มีข้อสังเกตว่า ไม่ได้มีการกำหนดว่าการขนส่งนั้นจะต้องอยู่ภายใต้บังคับสัญญาฉบับเดียว ในทางปฏิบัตินั้นเป็นที่ยอมรับกันว่าคำว่า “combined transport” ใช้ในความหมายเดียวกับ “multimodal transport” ได้³⁵ ซึ่งก็คือ การรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 รูปแบบขึ้นไป

“combined transport” นอกจากจะใช้ในความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ยังเป็นคำที่สายการบินเรือนิยมใช้ มีความหมายรวมถึงการขนส่งเที่ยวใดเที่ยวหนึ่งที่มียุทธศาสตร์การขนส่งแบบเดียวโดยทางทะเลแต่มียานพาหนะคือเรือสองลำเข้ามาทำการขนส่ง มักเป็นการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางภายใต้ใบตราส่งฉบับเดียวที่มีการถ่ายลำเรือ (transshipment)

3) การขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ (Intermodal Transport)

การขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ หมายถึง การขนส่งของโดยใช้รูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบจากสถานที่หรือท่าเรือต้นทางผ่านจุดร่วมจุดหนึ่งหรือหลายจุดไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลายทาง มักใช้กับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะที่จุดร่วมจุดหนึ่ง โดยผู้ขนส่งคนเดียวหรือหลายคนจัดการการขนส่งทั้งหมด และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งขึ้นอยู่กับกรณีมีส่วนร่วมในการขนส่งทั้งหมด³⁶ กล่าวคือ ผู้ขนส่งแต่ละทอดมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายในช่วงที่ตนให้บริการ

4) การขนส่งหลายคนหลายทอด (Successive Carriage)

การขนส่งหลายคนหลายทอดเป็นการขนส่งภายใต้สัญญาฉบับเดียวระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งฉบับเดียว โดยมีผู้เข้าทำการขนส่งหลายรายภายใต้สัญญาฉบับเดียวระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งนี้ โดยผู้ขนส่งคนที่สองและผู้ขนส่งคนอื่นๆ ที่ขนส่งต่อเนื่องกันไปในนั้น จะเรียกว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งผู้ขนส่งแต่ละทอดจะไม่ได้ทำสัญญาฉบับเดียวกับผู้ส่งโดยตรง แต่

a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country.”

³⁵ ประมวล จันทร์ชีวะ, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, หน้า 2-3.

³⁶ ไผ่ทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), หน้า 3.

ทำสัญญารับประกันกับผู้ขนส่งหลัก หรืออาจจะไม่ได้ทำสัญญารับประกันแต่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติการขนส่งจริง³⁷

2.1.3 การขนส่งของหลายรูปแบบร่วมกันระหว่างการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งรูปแบบอื่น

การตัดสินใจว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งใดเชื่อมต่อกันจะต้องพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ประเภทและปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง ความคุ้มค่า สภาพภูมิประเทศ เป็นต้น โดยการขนส่งของรูปแบบอื่นที่มักนำมาใช้ผสมผสานกับการขนส่งของทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งทางบก และการขนส่งทางทะเล

2.1.3.1 การขนส่งของทางอากาศกับการขนส่งของทางบก

การขนส่งของรูปแบบนี้สืบเนื่องมาจากข้อได้เปรียบของการขนส่งทางบกที่สามารถให้บริการแบบ door-to-door และการขนส่งทางอากาศที่มีความสะดวกรวดเร็วสูง ส่วนใหญ่กรณีที่มีการขนส่งร่วมกันระหว่างการขนส่งของทางอากาศกับการขนส่งของทางบกนั้น ในส่วนการขนส่งทางบกมักเป็นแบบการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งมักเป็นการให้บริการรับมอบและส่งมอบของหรือการถ่ายลำระหว่างสนามบินภายในประเทศ³⁸ เช่น การขนส่งทางรถบรรทุกเพื่อรับมอบของจากสถานที่ของผู้ส่งและนำไปส่งมอบให้ผู้ขนส่งทางอากาศยังสนามบินต้นทาง การขนส่งทางรถบรรทุกจากสนามบินแห่งหนึ่งไปยังสนามบินอีกแห่งหนึ่งเพื่อการถ่ายลำ หรือการขนส่งทางรถบรรทุกจากสนามบินปลายทางเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง การขนส่งทางบกในกรณีนี้จึงมีขึ้นเพื่อเป็นบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศเท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการนำเอาวิธีการขนส่งหลายรูปแบบมาใช้ จึงเกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งทางบก³⁹ ในลักษณะที่การขนส่งทั้งสองรูปแบบมีความสำคัญเท่าเทียมกัน ประโยชน์คือ เป็นการให้บริการแบบ door-to-door ซึ่งสามารถขจัดข้อจำกัดของการขนส่งทางอากาศที่ไม่สามารถส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับได้โดยตรง และสินค้าสามารถ

³⁷ Ralph De Wit, *Multimodal Transport: Carrier Liability and Document* (London: LLP, 1995), p. 18.

³⁸ Dan Soffin, "Integrating International Air and Road Carriage: Operational and Liability Issues," in *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century*, Baris Soyer and Andrew Tettenborn (Oxon: TJ International, 2014), p. 69.

³⁹ นฤมล ศักดิ์สกุลไกร, "ปัญหาการบังคับใช้ระหว่างกฎหมายรับขนของทางทะเลกับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ," หน้า 23.

มาถึงปลายทางได้เร็วกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยรูปแบบการขนส่งที่นิยมนำมาใช้ควบคู่กับการขนส่งของทางอากาศมากที่สุดก็คือการขนส่งของทางบกโดยรถบรรทุก⁴⁰

2.1.3.2 การขนส่งของทางทะเลกับการขนส่งของทางอากาศ

การขนส่งของรูปแบบนี้สืบเนื่องมาจากข้อได้เปรียบของการขนส่งทางทะเลที่มีอัตราค่าระวางต่ำ และการขนส่งทางอากาศที่มีความสะดวกรวดเร็วสูง โดยจะมีการขนส่งทางบกเชื่อมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง กล่าวคือ สินค้าจะถูกขนมายังท่าเรือต้นทางด้วยการขนส่งทางบก จากนั้นสินค้าจะถูกบรรจุใส่ตู้สินค้าที่ทำเรือแล้วใช้การขนส่งทางทะเลมายังอีกท่าเรือหนึ่ง สินค้าจะถูกขนย้ายออกจากตู้สินค้าด้วยการขนส่งทางบกจากท่าเรือและสินค้านี้จะถูกนำมาบรรจุใส่ตู้สินค้าอีกครั้งที่สนามบินเพื่อทำการขนส่งไปยังสนามบินปลายทาง แล้วจึงใช้การขนส่งทางบกนำสินค้าไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง ส่วนใหญ่กรณีที่มีการขนส่งร่วมกันระหว่างการขนส่งของทางทะเลกับการขนส่งของทางอากาศนั้น การขนส่งทางทะเลมักเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีความสำคัญเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ ประโยชน์ของการขนส่งรูปแบบนี้ คือ อัตราค่าใช้จ่ายรวมต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศทั้งหมด และสินค้านำมาถึงปลายทางเร็วกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด⁴¹

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศ

2.2.1 วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ

เนื่องจากลักษณะของสัญญารับขนของทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญารับขนของทางอากาศระหว่างประเทศมักมีองค์ประกอบต่างประเทศอันทำให้ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ มากกว่าหนึ่งประเทศ ซึ่งอาจมีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญากำหนดไว้แตกต่างกัน การนำกฎหมายภายในของประเทศใดประเทศหนึ่งมาปรับใช้โดยตรงกับการรับขนของระหว่างประเทศจึงไม่เหมาะสม นานาประเทศจึงมีความพยายามที่จะวางกฎเกณฑ์ที่เป็นสากลเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศขึ้น เพื่อให้การใช้บังคับกฎหมายในเรื่องเดียวกันเป็นไปด้วยความสอดคล้องกันทั่วโลก จึงทำให้เกิดอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศขึ้นอันเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับประเทศภาคี โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศมี 2 ฉบับ ได้แก่

⁴⁰ Philip Croes, "Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport," (Thesis Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University Montreal, 1993), pp. 4-6.

⁴¹ ไชยยศ ไชยมันคง และ มยุขพันธ์ ไชยมันคง, กลยุทธ์การขนส่ง Transportation Strategy (นนทบุรี: วิชั่นพีเรอส์, 2552), หน้า 376.

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ รวมเรียกว่า “ระบบวอร์ซอ” และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยประเทศต่างๆ ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้อย่างกว้างขวาง แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าว

2.2.1.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929

อนุสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929) หรือที่รู้จักกันในนามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention 1929) ซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 1933

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศไว้ดังนี้

(1) ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งเป็นการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง และรวมถึงการรับขนโดยไม่คิดสินจ้างซึ่งดำเนินการโดยธุรกิจขนส่งทางอากาศด้วย (ข้อ 1 วรรค 1) ดังนั้นแม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้รับค่าตอบแทนในการรับขนก็มีความรับผิดชอบตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929⁴²

ทั้งนี้ “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” หมายถึง การรับขนตามความตกลงของคู่สัญญาที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีต่างรัฐกัน และให้หมายความรวมถึงการรับขนที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวกัน แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่นโดยไม่จำเป็นต้องเป็นรัฐภาคี (ข้อ 1 วรรค 2)

(2) กำหนดให้ใบตราส่งมีสถานะเป็นหลักฐานเบื้องต้นของสัญญาการรับขน มิใช่เป็นตัวสัญญาเอง และได้กำหนดให้ระบुरายการต่างๆ ไว้ในใบตราส่งด้วย โดยผู้ขนส่งอาจไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้หากไม่ส่งมอบเอกสารการรับขนหรือเอกสารการรับขนมีรายการไม่ครบถ้วนตามที่อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 กำหนด แต่ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญา (ข้อ 5 วรรค 2 และข้อ 9)

⁴² ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545), หน้า 204.

(3) มีบทสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งมีความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กำหนด แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนเงินที่ระบุไว้ การที่กำหนดให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่งเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้เสียหาย ขณะเดียวกัน การที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบอย่างจำกัดก็เป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขนส่งด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายของของที่รับขน โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งได้มีบทบัญญัติขยายความความหมายของการรับขนทางอากาศให้ครอบคลุมตลอดช่วงเวลาในระหว่างที่เครื่องเดินทางหรือของอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่สนามบินหรือบนอากาศยาน หรือ ณ ที่ใดก็ตามในกรณีที่มีการลงจอดนอกสนามบินด้วย และยังไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่ดำเนินการนอกสนามบิน หากการรับขนนั้นเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศเพื่อการบรรทุก ส่งมอบ หรือถ่ายลำ (ข้อ 18) และผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนของทางอากาศด้วย (ข้อ 19)

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งหรือตัวแทนได้ใช้มาตรการอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่จะจัดให้มีมาตรการเช่นนั้น (ข้อ 20 วรรค 1) และในกรณีที่เป็นการรับขนของ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อในการนำร่อง หรือความประมาทเลินเล่อในการบังคับอากาศยานหรือในการเดินอากาศ และผู้ขนส่งและตัวแทนได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว (ข้อ 20 วรรค 2) อนึ่ง ผู้ขนส่งย่อมปลดเปลื้องความรับผิดชอบของตนทั้งหมดหรือบางส่วน หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเป็นผลมาจากหรือมีส่วนมาจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้เสียหายเอง (ข้อ 21)

ในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย บุกสลาย หรือรับขนชกช้า ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 250 แพรงค์ต่อกิโลกรัม แต่หากผู้ตราส่งแถลงให้ผู้ขนส่งทราบ ณ เวลาส่งมอบถึงมูลค่า และได้ชำระเงินเพิ่มเติมให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามจำนวนที่แถลงนั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนที่แถลง ณ เวลาส่งมอบนั้นมากกว่ามูลค่าที่แท้จริง (ข้อ 22 วรรค 2) นอกจากนี้ผู้ขนส่งอาจไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน หากความเสียหายเกิดขึ้นจากการจงใจประพฤตินิชอบ (wilful misconduct) หรือการละเลย (default) ของผู้ขนส่ง ซึ่งตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีถือว่าเทียบเท่าการจงใจประพฤตินิชอบ (ข้อ 25 วรรค 1) หรือความเสียหายเกิดขึ้นตามที่กล่าวมาโดยตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำภายในขอบข่ายการจ้าง (ข้อ 25 วรรค 2)

(4) กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนหลายคนหลายทอดว่า การรับขนที่ปฏิบัติโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนเดียวกันอันไม่อาจแบ่งแยกได้ หากว่าคู่สัญญาถือเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม ย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศ (ข้อ 1 วรรค 3) ในกรณีการรับขนของหลายคนหลายทอด ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย โดยทั้งผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งยังมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลาย หรือที่เกิดการชักช้า (ข้อ 30 วรรค 3)

(5) กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนหลายรูปแบบ (combined carriage) ว่า กรณีการรับขนร่วมกันที่ดำเนินการโดยอากาศยานช่วงหนึ่ง และโดยการรับขนรูปแบบอื่นอีกช่วงหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางถนน หรือการขนส่งทางราง ให้โอนผู้สัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 เฉพาะช่วงการรับขนทางอากาศ หากการรับขนนั้นอยู่ภายใต้ नियามของอนุสัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 นอกจากนี้คู่สัญญาอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยวิธีอื่นลงในเอกสารการรับขนทางอากาศ เมื่อการรับขนทางอากาศได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 31)

อนุสัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 ได้รับการยอมรับในฐานะที่เป็นต้นแบบของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ และได้รับการยอมรับอย่างสูงจากนานาประเทศ แต่จากสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้หลักเกณฑ์ในอนุสัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 มีความไม่เหมาะสมบางประการ เช่น จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ต่ำเกินไป ความคลุมเครือของถ้อยคำต่างๆ จากความไม่เหมาะสมดังกล่าวประกอบกับการที่อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเจริญเติบโตขึ้น หลายๆ ประเทศจึงเห็นควรให้หันมาคุ้มครองคู่สัญญาของผู้ขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น ในเวลาต่อมาจึงได้มีการปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่างๆ ของอนุสัญญาآورชอ ค.ศ. 1929 โดยพิธีสารหลายฉบับ ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในนามของ “ระบบآورชอ” ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955

พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ทำขึ้น ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 (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) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 มีผลใช้บังคับในวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1963 สำหรับประเทศที่เข้าเป็นภาคีพิธีสารฉบับนี้ แม้ไม่เคยเป็นภาคีอนุสัญญาآورชอ ค.ศ.

1929 มาก่อนก็จะมีผูกผูกพันภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ด้วยผลของข้อ 19 ซึ่งมีข้อบทว่า “ในระหว่างรัฐภาคีแห่งพิธีสารนี้ ให้แปลความและตีความอนุสัญญา (วอร์ซอ ค.ศ. 1929) และพิธีสารนี้ เป็นตราสารฉบับเดียว และให้เรียกว่า อนุสัญญาวอร์ซอตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955” และข้อ 21 วรรค 2 และข้อ 23 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติให้การให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 โดยประเทศที่ไม่ใช่ภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 มีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารฉบับนี้ด้วย แต่ในทางตรงกันข้ามประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่ต้องผูกพันตามพิธีสารฉบับนี้ เว้นแต่จะจะได้เข้าเป็นภาคีพิธีสารฉบับนี้ด้วย

พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 กำหนดหลักเกณฑ์สำคัญเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศไว้บางประการ เช่น เพิ่มความหมายของ “การจงใจประพฤติมิชอบ (wilful misconduct)” (ข้อ 13) นอกจากนี้พิธีสารฉบับนี้ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอาจยกการจำกัดความรับผิดขึ้นต่อผู้ได้ (ข้อ 14)

2) อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961

อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961 (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) หรือที่เรียกกันว่า อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961 มีผลใช้บังคับในวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 1964 ทั้งนี้ ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้ให้การรับรองอนุสัญญานี้⁴³

อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961 มิได้แก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่มีเนื้อหาเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เพื่อแก้ปัญหาตัวแทนการรับขน เนื่องจากในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ธุรกิจการเช่าเหมา (Charter) ตัวแทนการท่องเที่ยว (Travel Agent) และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight Forwarder) ได้พัฒนาขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งธุรกิจดังกล่าวมีลักษณะของการเป็นตัวกลางในการเข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับผู้ตราส่ง โดยบางครั้งทำสัญญารับขนในนามตนเอง แต่บางครั้งก็ทำในนามของผู้ขนส่ง จึงเกิดปัญหาว่าอนุสัญญาวอร์ซอ

⁴³ Cristopher Nyholm Shawcross, *Shawcross and Beaumont on Air Law* (London: Butterworth & Co., Ltd., 1984), p. VII(44).

ค.ศ. 1929 ซึ่งจัดทำขึ้นในสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งก่อนที่ธุรกิจเหล่านี้จะพัฒนาขึ้น จะนำมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวหรือไม่ ทั้งนี้ ในประเทศที่ถือว่าการเรียกค่าเสียหายตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นเรื่องละเมิด ก็อาจใช้ออนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 บังคับกับผู้ขนส่งที่แท้จริงได้โดยไม่ต้องมีจุดเกาะเกี่ยวทางสัญญา แต่ก็จะมีปัญหาในการใช้บังคับอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กับตัวกลางเหล่านั้น ขณะที่ประเทศที่ถือว่าการเรียกค่าเสียหายตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นเรื่องสัญญา ก็จะอ้างหลักกฎหมายเรื่องตัวการตัวแทนเป็นจุดเกาะเกี่ยวทางสัญญา เพื่อให้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ใช้บังคับกับบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวได้ จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่ง ค.ศ. 1961 ขึ้นเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้⁴⁴ ทั้งนี้ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่ง ค.ศ. 1961 ได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไว้โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) รับรองสถานะของผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาแต่ไม่ได้ทำการขนส่งเองให้ถือเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยให้นิยามว่าหมายถึง บุคคลหนึ่งในฐานะตัวการที่จัดทำความตกลงรับขนส่งซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กับผู้ตราส่ง หรือกับบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่ง (ข้อ 1) โดยผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบต่อการรับขนส่ง (ข้อ 2)

(2) รับรองสถานะของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ซึ่งเป็นผู้ทำการขนส่งเองแต่ไม่ได้เป็นผู้ทำสัญญาให้ถือเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เช่นกัน โดยให้นิยามว่าหมายถึง บุคคลหนึ่งนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งดำเนินการรับขนส่งทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ในการรับขนส่งในช่วงเช่นนั้น (ข้อ 1) โดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบในช่วงที่ตนดำเนินการรับขนส่ง (ข้อ 2)

(3) ถือว่าการกระทำของผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งเป็นการกระทำของผู้ขนส่งอีกฝ่ายด้วย แต่การที่ผู้ขนส่งตามสัญญาสละสิทธิหรือเข้ารับภาระมากกว่าที่อนุสัญญากำหนดไว้ จะไม่กระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย (ข้อ 3)

(4) กำหนดให้ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะดำเนินคดีกับผู้ขนส่งทั้งสองประเภทรวมกันหรือแยกกันได้ หากดำเนินคดีกับผู้ขนส่งรายเดียว ผู้ขนส่งนั้นอาจเรียกผู้ขนส่งอีกฝ่ายเข้าร่วมคดีได้ (ข้อ 7)

3) ความตกลงเมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1966

ความตกลงเมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1966 (The Montreal Agreement 1966) ไม่มีฐานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ เนื่องจากเกิดจากความตกลงระหว่าง

⁴⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, หน้า 214-215.

คณะกรรมการการบินพลเรือนสหรัฐอเมริกา (Civil Aeronautics Board (CAB) of the United States) กับสายการบินที่บินเข้าหรือออกจากประเทศสหรัฐอเมริกา จากการที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเชื่อว่าจะถอนตัวออกจากการเป็นภาคีสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เนื่องจากเห็นว่าอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารไว้ต่ำเกินไป โดยได้ปรับปรุงแก้ไขเพดานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร แม้ความตกลงนี้จะไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของระบบวอร์ซอ แต่ในทางปฏิบัติก็ได้รับการยอมรับจากสายการบินส่วนใหญ่เช่นเดียวกับอนุสัญญาและพิธีสารฉบับอื่น

4) พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971

พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 ลงนาม ณ กรุงกัวเตมาลาซิตี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971 (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) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 โดยพิธีสารฉบับนี้มุ่งปรับปรุงกฎเกณฑ์ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารเป็นสำคัญ ทั้งนี้ พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 จะมีผลบังคับใช้เมื่อครบ 90 วัน นับแต่วันที่รัฐให้สัตยาบันครบ 30 ประเทศ (ข้อ 20) ปัจจุบันพิธีสารฉบับนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากรัฐยังให้สัตยาบันไม่ครบจำนวน

5) พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 - 4

พิธีสารมอนทรีออลมีทั้งหมด 4 ฉบับ ได้แก่

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 (Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 Signed at Montreal on 25 September 1975) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 มีผลใช้บังคับในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1996

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่ได้ทำการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 (Additional Protocol No. 2 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 Montreal on 25 September 1975) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 2 มีผลใช้บังคับในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1996

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่ได้ทำการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลาซิตี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 (Additional Protocol No. 3 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 and at Guatemala City on 8 March 1971 Signed At Montreal On 25 September 1975) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 อย่างไรก็ตามพิธีสารฉบับนี้ยังไม่ มีผลใช้บังคับ เนื่องจากพิธีสารฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 แต่เนื่องด้วยพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 ยังไม่มีผลใช้บังคับ พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 3 จึงยังไม่มีผลใช้บังคับไปด้วย

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่ได้ทำการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1975 (Montreal Protocol No. 4 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 Montreal on 25 September 1975) หรือที่เรียกกันว่า พิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 มีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ. 1998

เนื่องจากในการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ที่ผ่านมามีเป็นการปรับปรุงเฉพาะกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร เมื่อการขนส่งของได้พัฒนามากขึ้น ICAO จึงเห็นสมควรให้ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของ ซึ่งเป็นที่มาของการประชุม ณ เมืองมอนทรีออล ค.ศ. 1975 โดยพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 1 – 3 เป็นเรื่องการแก้ไขเรื่องสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งใช้แทน “มาตรฐานทองคำ” ในการแปลงจำนวนการจำกัดความรับผิดเป็นเงินสกุลต่างๆ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดกรณีรับขนของได้ที่ 17 SDR ต่อ 1 กิโลกรัม ส่วนหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนของจะอยู่ในพิธีสารมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

(1) กำหนดให้ใช้ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลาย กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิด หากเหตุแห่งความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจาก (1) ความบกพร่องคุณภาพ หรือความเสื่อมที่มีอยู่ในตัวของนั่นเอง หรือ (2) การบรรจุหีบห่อบกพร่อง โดยที่ผู้ขนส่งมิใช่ผู้บรรจุหีบห่อของ หรือ (3) สงครามหรือการขัดแย้งกันทางอาวุธ หรือ (4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการเข้า การออก หรือการผ่านแดนของของนั้น (ข้อ 4)

(2) กำหนดให้ใช้บทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) หรือบทสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Liability) ในกรณีการรับขนของชักช้า โดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งมีความผิดหากมีการชักช้าในการรับขนของ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ดำเนินการอันจำเป็นทั้งปวงแล้ว หรือกรณีเป็นเหตุสุดวิสัยที่ตนจะดำเนินการเช่นนั้น (ข้อ 5)

(3) กำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดไม่เกิน 17 SDR ต่อกิโลกรัม ในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลาย หรือกรณีการรับขนของชักช้า เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แถลงไว้เป็นพิเศษถึงผลประโยชน์เมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมแล้วถ้าจำเป็นแก่กรณี (ข้อ 7) ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดในอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะด้วยพฤติการณ์ใดที่ก่อให้เกิดความรับผิดขึ้น (ข้อ 8) แม้แต่กรณีที่ความเสียหายนั้น เกิดขึ้นจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง (ข้อ 9) ผู้ขนส่งก็ยังสามารถจำกัดความรับผิดได้ (Unbreakable Limit) ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดๆ

(4) กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด แม้ว่าตนจะไม่ได้ออกใบตราส่งหรือใบรับของ หรือใบตราส่งหรือใบรับของมีรายการไม่ครบถ้วนก็ตาม (ข้อ 3)

2.2.1.2 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ.

1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Done at Montreal on 28 May 1999) หรือที่รู้จักกันในนาม อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เกิดขึ้นโดยเหตุที่ว่า กฎเกณฑ์ภายใต้ระบบบอร์ซอนั้นยุ่งยากและซับซ้อน มีการแก้ไขหลายครั้ง ซึ่งแต่ละครั้งทำเพื่อสนองความต้องการของประเทศมหาอำนาจทางการบิน ทำให้ระบบบอร์ซอนี้อายุยืนที่สุดแล้วก็ไม่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ผลของความแตกต่างในระบบบอร์ซอนี้อาจส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและสร้างความสับสนให้แก่ผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ ทำให้เกิดการเคลื่อนไหวขึ้นเป็นระยะๆ ประเทศต่างๆ จึงมีความประสงค์ที่จะทำให้อนุสัญญาบอร์ซอนี้อายุยืนที่สุดแล้วก็ได้มีการแก้ไขให้ทันสมัย โดยคำนึงถึงการคุ้มครองผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมภายใต้หลักเกณฑ์การทำให้กลับคืนสู่ฐานะเดิม (principle of restitution)⁴⁵ สุดท้ายร่างอนุสัญญามอนทรีออลได้ถูกนำเข้าพิจารณาในที่ประชุมทางการทูตซึ่งจัดตั้งขึ้นโดย ICAO ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 11 - 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 ซึ่งในที่ประชุมมีข้อสรุปให้จัดทำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นการประมวลกฎหมายและทางปฏิบัติในระบบบอร์ซอนี้อายุยืนในอนุสัญญาฉบับเดียว คล้ายกับเป็นตัวบทรวบยอด (Consolidated text) จึงกล่าวได้ว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้บัญญัติหลักการใหม่ แต่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำให้เกิดความเหมาะสม⁴⁶ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับแทนระบบบอร์ซอนี้อายุยืน

2.2.2 กฎหมายไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ

2.2.2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศ

บทบัญญัติเรื่องรับขนได้รับการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 ถึงมาตรา 639 โดยในหมวด 1 ตั้งแต่มาตรา 610 ถึงมาตรา 633 เป็นเรื่องการรับขนของ และในหมวด 2 ตั้งแต่มาตรา 634 ถึงมาตรา 639 เป็นเรื่องการรับขนคนโดยสาร บทบัญญัติในลักษณะ 8 เรื่องรับขนเป็นบทบัญญัติทั่วไปที่นำมาใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบทั้งการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ เว้นแต่การรับขนของในรูปแบบนั้นๆ จะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 609 ดังนี้

“มาตรา 609 การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวง แห่งกรุงสยามและการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ

⁴⁵ ไพทิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 81.

⁴⁶ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, หน้า 237.

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

ด้วยเหตุที่มาตรา 609 มิได้กล่าวถึงการรับขนทางอากาศไว้ ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2472 ซึ่งขณะนั้นการขนส่งทางอากาศยังอยู่ในช่วงเริ่มพัฒนา จึงอาจเป็นเหตุให้นักกฎหมายไทยเข้าใจผิดว่ากฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงการรับขนทางอากาศ แต่ความเป็นจริงไม่เป็นเช่นนั้น เนื่องจากตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 มาตรา 113 มีสาระสำคัญว่า กฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนรูปแบบอื่นเป็นอย่างไร ก็ให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศเช่นเดียวกัน ดังนั้นนับแต่วันที่ 1 เมษายน 2472 เป็นต้นมา จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการรับขนของทางอากาศตามนัยแห่งบทบัญญัติดังกล่าว

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มาตรา 28 ได้กำหนดให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขนมาใช้ในการรับขนโดยอากาศยานเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติดังกล่าว จึงเป็นที่ชัดเจนว่าต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 แม้ต่อมาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จะได้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 และมีได้บัญญัติเรื่องการรับขนทางอากาศไว้ แต่ถ้อยคำในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็เพียงพอที่จะตีความครอบคลุมถึงการรับขนทางอากาศได้ ดังนั้น ในระหว่างที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะใช้กับการรับขนทางอากาศ เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นจึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีลักษณะบังคับเป็นการทั่วไป เมื่อบัญญัติยกเว้นไว้เฉพาะการรับขนทางทะเล การรับขนทางรถไฟ และการรับขนทางไปรษณีย์ภัณฑ์ การรับขนทางอากาศจึงต้องอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁴⁷

เนื่องจากสัญญารับขนระหว่างประเทศมีองค์ประกอบความเป็นระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวพัน เช่น คู่สัญญามีสัญชาติต่างกัน สัญญาทำขึ้นในต่างประเทศ การปฏิบัติการชำระหนี้เกิดขึ้นเหนือดินแดนของหลายประเทศ จึงนำมาสู่ปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมาย ศาลจึงต้องวินิจฉัยในประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมายเพื่อให้ได้กฎหมายสารบัญญัติที่นำมาใช้ปรับกับคดีเสียก่อน ซึ่งมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์การเลือกใช้กฎหมายเพื่อขจัดปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายไว้ดังนี้

“มาตรา 13 ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม่วางหยังทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดย

⁴⁷ "ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายการรับขนทางอากาศ," วารสารกฎหมายการขนส่งและพาณิชย์, 1 (2549): 31.

ปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น”

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาคำพิพากษาฎีกา ไม่ปรากฏว่ามีคดีใดที่ศาลนำกฎหมายต่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้บังคับกับสัญญารับขนทางอากาศระหว่างประเทศหรือสัญญารับขนระหว่างประเทศใดๆ แม้ในคดีดังกล่าวมีประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมายและคู่สัญญามีข้อตกลงให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับกับสัญญาก็ตาม โดยศาลให้เหตุผลว่าการที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดในประเทศไทยถือว่ามูลคดีเกิดในประเทศไทยจึงต้องใช้กฎหมายไทยพิจารณา⁴⁸ จึงสรุปได้ว่า ศาลได้นำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่คดีในฐานะที่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตามตัวอักษร โดยไม่พิจารณาว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางอากาศระหว่างประเทศนั้นอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่⁴⁹

จากการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะใช้กับการรับขนของทางอากาศ และการนำบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้นั้นไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในการรับขนทางอากาศของนานาประเทศและวิธีปฏิบัติในการขนส่ง ซึ่งปัญหาความไม่ทันสมัยและไม่สอดคล้องต่างๆ ทำให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งและนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของประเทศไทย การมีกฎเกณฑ์เฉพาะสำหรับการขนส่งทางอากาศเพื่อให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของนานาประเทศ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศไทย และเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการจึงเป็นเรื่องจำเป็น ในที่สุดจึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฯ เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2558 เป็นต้นไป โดยพระราชบัญญัติฯ รับแนวคิดมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งได้รับการยกย่องว่าเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่สมบูรณ์ที่สุดในปัจจุบัน

⁴⁸ คำพิพากษาฎีกาที่ 3401/2529 “แม้ผู้ขายสัญชาติอเมริกันได้จ้างจำเลยทั้งสองซึ่งเป็นผู้ขนส่งสัญชาติเดนมาร์กให้ขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศสหรัฐอเมริกามายังประเทศไทย แต่เมื่อสินค้าที่ขนส่งได้มาถึงท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นตำบลที่กำหนดให้ส่ง พบว่าสินค้าบางส่วนสูญหายไป มูลคดีจึงเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับตามกฎหมายไทย ไม่มีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับ อันจะต้องวินิจฉัยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481” นอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาฎีกาที่ 789/2531, 563/2532, 2466/2532 และ 2768/2532 ที่วินิจฉัยไว้ในทำนองเดียวกัน

⁴⁹ คำพิพากษาฎีกาที่ 1921/2518, 927/2524, 2876-2877/2528, 3514/2531, 714/2539 และ 4671/2553

2.2.2.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 เรื่องรับขน

ก่อนที่ประเทศไทยจะประกาศใช้พระราชบัญญัติฯ นั้น ข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศได้ตกอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งใช้บังคับเป็นการทั่วไปมาเป็นระยะเวลายาวนาน โดยมีรายละเอียดที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

2.2.2.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1) การรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดขอบเขตให้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและการรับขนของ ซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำเพื่อำาเห็ญเป็นทางค้าปกติ คำว่า “รับขน” นั้นไม่ปรากฏนิยามในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่นักวิชาการได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ดังนี้

- อาจารย์จิต เศรษฐบุตร ให้คำจำกัดความสัญญารับขนว่าเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารที่หนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย⁵⁰

- อาจารย์กมล สนิทเกษตริณ ให้คำจำกัดความสัญญารับขนว่าเป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง⁵¹

- อาจารย์ไผทชิต เอกจริยกร ให้คำจำกัดความสัญญารับขนว่าเป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน⁵²

ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้บังคับกับทั้งกรณีรับขนภายในประเทศและกรณีรับขนระหว่างประเทศ

2) การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁵⁰ จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (พระนคร: โสภณพิพิธธรรมนาคร, 2490), หน้า 173.

⁵¹ กมล สนิทเกษตริณ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (กรุงเทพมหานคร: สุทธิสารการพิมพ์, 2528), หน้า 41.

⁵² ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 5 ปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546), หน้า 202.

การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้แก่ การรับขนของหรือคนโดยสารซึ่งกระทำโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมไปรษณีย์ภัณฑ์โทรเลข และการรับขนทางทะเล แต่จะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการนั้น⁵³

2.2.2.2.2 ความหมายของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หมายถึง บุคคลซึ่งรับขนผู้โดยสารหรือของเพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติ⁵⁴ โดยคำว่า “เพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติ” นั้นไม่ปรากฏนิยามในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

- อาจารย์ไผทชิต เอกจริยกร อธิบายว่า เพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติ หมายถึง สินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสารแก่ผู้ขนส่ง ถ้าเป็นผลประโยชน์ตอบแทนอย่างอื่น เช่น กำาไรที่พ่อค้าจะได้จากการขายของให้แก่ลูกค้าโดยมีหน้าที่ขนของไปให้ถึงสถานที่ของลูกค้า โดยไม่ได้เรียกเก็บค่าขนส่งเพิ่มเติม ไม่ถือว่าเป็นการรับขนเพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต้องประกอบอาชีพในการรับขนของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระ กล่าวคือ ประกอบอาชีพรับขนอยู่เป็นประจำ มิใช่รับขนเป็นครั้งคราว ดังนั้นหากบุคคลรับทำการขนส่งเป็นครั้งคราวแม้จะมีการเรียกเก็บค่าขนส่ง ก็ไม่ถือเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁵⁵

- อาจารย์สุป็น พูลพัฒน์ อธิบายว่า ผู้ขนส่งเพื่อำาเน็จเป็นทางค้าปกติคือ บุคคลที่ไม่ได้รับจ้างขนของหรือคนโดยสารเป็นครั้งคราว แต่ต้องทำาเป็นทางค้าปกติ กล่าวคือจะมีคนจ้างหรือไม่ก็ต้องกระทำตามปกติ เช่น การขนส่งคนโดยสารของบริษัทขนส่ง จะมีคนโดยสารหรือมีของให้ขนหรือไม่ เมื่อถึงเวลาที่ต้องออกเดินทาง⁵⁶

จากความหมายของผู้ขนส่งดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขน หากบุคคลใดมิได้ประกอบอาชีพรับขนแม้ได้ดำาเนินการรับขนโดยได้รับสินจ้างก็มีผู้ขนส่งตามความหมายนี้ และไม่อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน แต่อาจอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติว่าด้วยเอกเทศสัญญาในลักษณะอื่นๆ เช่น จ้างทำาของ เช่าทรัพย์ เป็นต้น

จากคำาจำกัดความคำว่า “ผู้ขนส่ง” ข้างต้นมีประเด็นที่น่าคิดต่อไปว่า ผู้ขนส่งจะต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการรับขนและต้องมียานพาหนะเป็นของตนเองหรือไม่ โดย

⁵³ มาตรา 609 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁵⁴ มาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁵⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำาของ รับขน, หน้า 203.

⁵⁶ สุป็น พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำาของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527), หน้า 271.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติเงื่อนไขดังกล่าวไว้ นอกจากนี้ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยรับรองว่า การที่จำเลยมีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการขนส่งและรับขนส่งสินค้าย่อมถือว่าจำเลยเป็นผู้ขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว แม้จำเลยจะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งและไม่มีรถบรรทุกเป็นของตนเองก็ตาม⁵⁷

ประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไปคือ ผู้รับจัดการขนส่งถือเป็นผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ ทั้งนี้ ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรับรองสถานะของผู้รับจัดการขนส่งไว้ มีเพียงกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2524 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ที่ให้คำจำกัดความผู้รับจัดการขนส่งว่าหมายถึง “ผู้รับจ้างรวบรวมของและรับทำการขนส่งของนั้นไม่ว่าโดยทางสาขาหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งหรือผู้รับจ้างรวบรวมของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ทั้งนี้ อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง” โดยศาลฎีกาเคยวินิจฉัยว่าผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศมิใช่ผู้ขนส่งแต่เป็นตัวแทนของผู้ส่งดังคำพิพากษากฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษากฎีกาที่ 4812/2533 “โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับจัดการขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อจำเลยที่เป็นผู้ส่งสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่ง โดยโจทก์เป็นผู้จัดส่งสินค้าให้จำเลยโดยทำการติดต่อสายการบินให้ซึ่งเป็นการกระทำแทนจำเลยทั้งสิ้น มิใช่กระทำในนามของโจทก์เองโดยตรง ใบตราส่งซึ่งเป็นของสายการบินก็ระบุว่าจำเลยในนามโจทก์เป็นผู้ส่งของ ทั้งรายการในใบเสร็จรับเงินที่โจทก์เรียกเก็บเงินจากจำเลยก็ระบุค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่จ่ายแทนจำเลยไว้แยกต่างหากจากค่าบริการของโจทก์ มิได้คิดค่าธรรมเนียมในฐานะผู้ขนส่งแต่อย่างใด ลักษณะการประกอบกิจการของโจทก์เป็นการให้บริการในการจัดส่งสินค้ายิ่งกว่าเป็นผู้ขนส่งเสียเอง เพราะไม่มีการกระทำอันแสดงว่า โจทก์ตกลงรับขนส่งของให้แก่ผู้ส่งเพื่อบำเหน็จอันได้แก่ค่าธรรมเนียมพาหนะ โจทก์จึงมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่ง”

คำพิพากษากฎีกาที่ 5136/2550 “จำเลยที่ 1 ในฐานะตัวแทนของบริษัท ฮ. ผู้ส่งสินค้าได้ว่าจ้างให้จำเลยที่ 2 ทำการขนส่งสินค้าตามใบรับขนทางอากาศ เอกสารหมายเลข 4.4 ดังนั้น บริษัท ฮ. ผู้ส่งสินค้าซึ่งเป็นตัวการย่อมมีความผูกพันต่อจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวแทนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน ดังนั้น ข้อตกลงการจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจึงใช้กับบริษัท ฮ. ผู้ส่งได้”

นอกจากนี้ยังมีคำพิพากษากฎีกาบางฉบับที่วินิจฉัยว่า ผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งดังคำพิพากษากฎีกาต่อไปนี้

⁵⁷ คำพิพากษากฎีกาที่ 1331/2538

คำพิพากษาฎีกาที่ 5203/2538 “ในการออกใบตราส่งแม้ไม่มีชื่อจำเลยเป็นผู้ขนส่งแต่จำเลยเป็นผู้ออกในนามของบริษัท ฟ. ผู้ขนส่งแสดงว่าจำเลยในฐานะตัวแทนของบริษัท ฟ. ต่ัวการได้ทำสัญญารับขนส่งสินค้าพิพาทกับโจทก์ เมื่อสินค้าพิพาทเกิดสูญหายที่ปลายทางในระหว่างอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ฟ. ผู้ขนส่ง จำเลยซึ่งเป็นตัวแทนทำสัญญาขนส่งแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศจึงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนนั้นโดยลำพังตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 และมาตรา 616”

อย่างไรก็ตาม ในคำพิพากษาฎีกาบางฉบับศาลก็ได้วินิจฉัยว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง ดังคำพิพากษาฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 2122/2556 “จำเลยที่ 2 ออกใบรับขนของทางอากาศฉบับแรกโดยระบุชื่อผู้ขายเป็นผู้ส่ง ผู้ซื้อเป็นผู้รับตราส่ง และใบรับขนของทางอากาศฉบับหลังก็ปรากฏข้อเท็จจริงต่อเนื่องกันกับการออกใบรับขนของทางอากาศฉบับแรก โดยใบรับขนของทางอากาศฉบับหลังจำเลยที่ 3 ออกให้โดยระบุจำเลยที่ 2 เป็นผู้ส่ง และจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่งที่สนามบินปลายทางในประเทศไทย อันแสดงว่าจำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 3 ขนส่งสินค้านี้ทางอากาศเพื่อนำไปส่งมอบแก่จำเลยที่ 1 ดังนั้นจำเลยที่ 1 จะต้องเป็นผู้รับมอบสินค้าจากจำเลยที่ 3 เพื่อนำไปส่งมอบยังสำนักงานของผู้ซื้อ จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้รับจัดการขนส่งโดยมอบหมายให้จำเลยที่ 2 รับมอบสินค้าจากผู้ขายแล้วดำเนินการขนส่งมาจนถึงสนามบินในประเทศไทยแคนาดาและว่าจ้างจำเลยที่ 3 ขนส่งทางอากาศมายังประเทศไทย และจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งทางบกต่อในช่วงสุดท้ายนี้ด้วย จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 จึงเป็นผู้ขนส่ง หากสินค้าสูญหายไปในช่วงระหว่างตั้งแต่จำเลยที่ 2 รับมอบสินค้าจนถึงเวลาที่จำเลยที่ 1 ขนส่งทางบกช่วงสุดท้ายไปส่งมอบแก่ผู้ซื้อ จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 ย่อมต้องรับผิดชอบต่อผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยและต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ผู้รับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย”

2.2.2.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

1) ลักษณะความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใน ความสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบชั้กช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชั้กช้าเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง⁵⁸ แสดงให้เห็นถึงหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่สามารถแก้ตัวว่าตนมิได้เป็นฝ่ายผิด เช่น ไม่ประมาทเลินเล่อในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งสามารถแก้ตัวได้ในเหตุอื่น 3 เหตุ ได้แก่ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเอง หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ถ้า

⁵⁸ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุตามที่กฎหมายกำหนดไว้ดังกล่าว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย⁵⁹

ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดแก่ของเป็นความเสียหายที่ปรากฏทางกายภาพที่เกิดกับตัวสินค้าโดยตรง เช่น ปลอดภัย ผลไม้เน่าเสีย เป็นต้น ขณะที่การส่งมอบชั่งช้านั้นเป็นความเสียหายในแง่เศรษฐกิจ เช่น ต้องขาดทุน หรือได้กำไรน้อยลง เป็นต้น โดยการส่งมอบชั่งช้ำอาจเป็นผลจากการที่อากาศยานต้องเลื่อนกำหนดการบินออกไป ซึ่งมีข้อสังเกตว่า หากการรับขนที่ชั่งช้ำเป็นเหตุให้สินค้าเน่าเสีย ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะต้องบังคับตามบทบัญญัติกรณีสินค้าเสียหายในระหว่างการรับขนทางอากาศ⁶⁰

2) ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย บุบสลาย หรือการส่งมอบชั่งช้ำเริ่มตั้งแต่เมื่อได้รับมอบของไว้จากผู้ส่ง และสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน รวมทั้งได้ชำระค่าระวางและค่าอุปกรณ์แล้ว⁶¹ หรือเมื่อพ้น 8 วันนับแต่วันส่งมอบของ ถ้าผู้ขนส่งมิได้รับคำบอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดแก่ของ ในกรณีที่ของที่รับขนซึ่งสูญหายหรือบุบสลายนั้นเห็นไม่ได้จากสภาพภายนอก⁶²

สำหรับช่วงเวลาเริ่มต้นของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น โดยปกติในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ก่อนที่ผู้ส่งจะนำสินค้ามาส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องนำสินค้าที่จะส่งไปทำพิธีศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งผู้ขนส่งจะรับมอบสินค้าจากผู้ส่งที่ผ่านการทำพิธีศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าแล้ว จึงอาจมีกรณีที่สินค้าที่รับขนสูญหายหรือเสียหายในระหว่างทำพิธีศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้า หรือในระหว่างที่สินคารอบรรจุขึ้นอากาศยานก่อนที่จะส่งมอบให้ผู้ขนส่ง กรณีเช่นนี้อาจนำมาซึ่งปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้

ส่วนช่วงเวลาสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เมื่อสินค้าเดินทางมาถึงปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งอาจมีหน้าที่ตามกฎหมายของประเทศปลายทางให้ส่งมอบสินค้าให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการตรวจสอบและชำระภาษีอากรนำเข้าก่อนที่ผู้รับตราส่งจะมารับสินค้าไป ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ของรัฐดังกล่าว ถือว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงแล้วหรือไม่ ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 บัญญัติว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดสิ้นลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน

⁵⁹ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550), หน้า 134-135.

⁶⁰ คำพิพากษาฎีกาที่ 18407/2556

⁶¹ มาตรา 623 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁶² มาตรา 623 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำหรับคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศนั้น ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยว่า ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าระหว่างที่สินค้าอยู่ในคลังสินค้าของสนามบินเพื่อรอส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งด้วยตามคำพิพากษาฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 4099/2548 “จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดูแลมิให้สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่งหรือในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน การที่จำเลยที่ 1 ต้องฝากสินค้าที่ขนส่งไว้ในคลังสินค้าของจำเลยที่ 2 เพราะถูกบังคับโดยกฎหมายศุลกากรและตามกฎหมายการบินระหว่างประเทศ (IATA) เป็นเรื่องที่จำเลยที่ 1 ต้องปฏิบัติเพื่อส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้รับตราส่งต่อไป สินค้าที่ขนส่งยังไม่พ้นไปจากความดูแลหรือความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง แม้เหตุแห่งการสูญหายของสินค้าจะเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในคลังสินค้าของจำเลยที่ 2 ก็ถือว่าเหตุแห่งการสูญหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งหรือระหว่างที่สินค้ายังอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าที่ขนส่งต่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้น”

3) ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่ของด้วยเหตุ 2 ประการ ได้แก่ เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายและเหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลง ดังนี้

ก. เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 3 กรณี ได้แก่

(1) เหตุยกเว้นความรับผิดในมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบชักช้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของที่รับขน หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

เหตุสุดวิสัยหมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นหรือจะให้ผลพิบัติเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ว่าบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น⁶³ เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด

⁶³ มาตรา 8 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สภาพแห่งของที่รับขน หมายถึง ความสูญหายหรือบุบสลาย ที่เกิดขึ้นเกิดจากคุณสมบัติหรือลักษณะทางกายภาพของสินค้านั้นเอง เช่น การกระเทย การเน่าเสีย เป็นต้น โดยความเสียหายดังกล่าวต้องมีได้เกิดจากความบกพร่องในการดูแลรักษาระหว่างขนส่งของผู้ขนส่ง ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เช่น กรณีผู้ส่งบรรจุหีบห่อ ไม่เหมาะสมกับสภาพของ หรือไม่ได้แจ้งถึงสภาพของซึ่งต้องการความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขนส่ง เช่น ของแตกหักง่าย หรือกรณีผู้รับตราส่งไม่มารับของแม้ว่าจะได้รับทราบการมาถึงของสินค้าจากผู้ขนส่งแล้ว

(2) เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 619 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากของซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญารับขน

(3) เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 620 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของมีค่า เช่น เงิน ทอง ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี เป็นต้น หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของในขณะที่ยกให้ผู้ขนส่ง

ข. เหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลง

ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดของตนได้ หากว่าได้ทำ ความตกลงไว้กับผู้ส่งเพื่อยกเว้นความรับผิดของตนไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งออก ให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งผู้ส่งจะต้องแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ข้อความยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจึงจะมี ผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้⁶⁴ ตามแนวคำพิพากษาฎีกาที่ผ่านมา ศาลถือว่าหากผู้ส่งมิได้ลงลายมือชื่อแสดงความตกลงไว้ด้วยในเอกสารซึ่งมีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งทำไว้ ข้อตกลงเช่นว่านั้น ย่อมตกเป็นโมฆะ⁶⁵ ส่วนข้อความอื่นๆ ในเอกสารยังคงมีผลใช้บังคับต่อไป อย่างไรก็ตาม ข้อตกลง ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตกอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ พินิจฉัยด้วย⁶⁶ ผู้ขนส่งจึงไม่อาจทำข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดสำหรับความสูญหาย บุปสลาย

⁶⁴ มาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่ง จะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น”

⁶⁵ คำพิพากษาฎีกาที่ 763/2522 และ 5203/2538

⁶⁶ มาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลั่นแกล้งหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ”

หรือส่งมอบซั๊กซ้าที่เกิดแก่ของที่รับขน ซึ่งเป็นผลจากกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งได้

นอกจากนี้ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งยังอาจเข้าลักษณะเป็นข้อตกลงที่ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายเกินสมควร ซึ่งถือเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมที่ศาลสามารถบังคับให้ข้อตกลงเช่นว่านี้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีได้⁶⁷

4) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีของที่รับขนสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบซั๊กซ้า หากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายหรือเหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อสัญญาได้ ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่ในกรณีการรับขนของมีค่า เช่น เงินทอง ตัวเงิน อัญมณี ฯลฯ ซึ่งได้มีการแจ้งสภาพหรือราคาไว้ ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดอยู่เพียงราคาของที่แจ้งไว้เท่านั้น⁶⁸ แม้ว่าราคาของมีค่านั้นจะมากกว่าราคาที่แจ้งไว้ก็ตาม แต่หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของที่มีค่าให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด ในทางกลับกันหากผู้ส่งแจ้งราคาของสูงกว่าราคาที่แท้จริง ผู้ขนส่งก็รับผิดไม่เกินราคาจริงเท่านั้น และหากความเสียหายน้อยกว่าราคาที่แจ้งตามความเป็นจริง ผู้ขนส่งก็รับผิดเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง⁶⁹

ส่วนในกรณีความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบซั๊กซ้า ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดเพียงไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงของของที่รับขนเท่านั้น⁷⁰

ในกรณีมีข้อตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งผู้ส่งแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดไว้ตามจำนวนที่ตกลงกัน⁷¹ อย่างไรก็ตามจะถือว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ในระยะหลังศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า หากใบตราส่งมีข้อความปรากฏชัดในด้านหน้าว่า ตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่อยู่ด้านหลังนี้

⁶⁷ มาตรา 4 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 บัญญัติว่า “ข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น (1) ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา”

มาตรา 4 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 บัญญัติว่า “ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือในสัญญาสำเร็จรูป หรือในสัญญาขายฝากที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝากได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”

⁶⁸ มาตรา 620 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁶⁹ ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน* จ้างทำของ รับขน, หน้า 273.

⁷⁰ มาตรา 621 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁷¹ มาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ขอให้ผู้ส่งของรับทราบข้อสังเกตเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย ผู้ส่งของอาจเพิ่มส่วนจำกัดความรับผิดชอบได้โดยแจ้งมูลค่าสินค้าให้สูงขึ้นและชำระเงินเพิ่มเติมหากจำเป็น ย่อมทำให้ผู้ส่งของทราบได้ว่าตนมีทางเลือก 2 ทาง คือ จะยอมรับข้อจำกัดความรับผิดชอบที่มีอยู่ชุดในด้านหลังใบตราส่งหรือจะเพิ่มส่วนจำกัดความรับผิดชอบโดยต้องเสียเงินเพิ่มก็ได้ และปรากฏว่าด้านหน้าใบตราส่งมีช่องสำหรับการแจ้งมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่ง แต่ในช่องดังกล่าวมีข้อความว่า "เอ็นวีดี" (NVD) ซึ่งหมายถึง การไม่แจ้งมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่ง โดยมีการแจ้งเฉพาะน้ำหนักสินค้าและมีการคิดค่าธรรมเนียมน้ำหนักที่แจ้ง ซึ่งทำให้ไม่ต้องเสียเงินเพิ่มเติมเท่ากับเป็นการเลือกยอมรับข้อจำกัดความรับผิดชอบหลังใบตราส่งถือว่าผู้ส่งของแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง⁷²

5) การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

การกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่แน่นอนเป็นการคุ้มครองผู้เสียหายซึ่งได้แก่ ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง ให้ได้ทราบจำนวนเงินค่าเสียหายโดยประมาณที่ตนมีสิทธิได้รับ ขณะเดียวกันก็เป็นการคุ้มครองผู้ขนส่งในการประเมินความเสียหายที่ตนต้องรับผิดชอบได้ด้วย โดยปกติแล้วในกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการขนส่งจะมีการกำหนดเงื่อนไขในบางกรณีที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบ แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติเหตุแห่งการเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขนส่งทำข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้ล่วงหน้า หากปรากฏว่าความเสียหายเกิดจากกมลฉ้อฉลหรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบนั้นขึ้นต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้⁷³

2.2.2.2.4 ประเภทของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น และ (2) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

1) ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น

จากที่กล่าวไว้ในตอนต้นว่า “ผู้ขนส่ง” หมายถึง บุคคลซึ่งรับขนผู้โดยสารหรือของเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ หน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งคือหน้าที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งภายในเวลาที่กำหนดหรือภายในเวลาอันสมควร อย่างไรก็ตาม กฎหมายไม่ได้บังคับว่าผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวด้วยตนเอง ดังนั้นผู้ขนส่งจึงสามารถมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งอาจเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ดำเนินการขนส่งแทนก็ได้ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดแก่ของ อันเป็นผลจากความผิดของ

⁷² คำพิพากษาฎีกาที่ 1533/2543 และ 13102/2557

⁷³ มาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับมอบหมายให้ขนส่งนั้น⁷⁴ ตามหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น (Vicarious Liability) แต่ไม่ใช่ความรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม

คำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ปรากฏอยู่ในมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งหมายถึงผู้ขนส่งที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งให้เป็นผู้ดำเนินการปฏิบัติการขนส่งแทน โดยผู้ขนส่งอื่นต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ต้องเป็นบุคคลผู้ประกอบอาชีพรับขนของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นเฉพาะผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งเท่านั้นที่มีความรับผิดชอบในฐานะตัวการในสัญญารับขน ผู้ส่งหรือผู้ตราส่งจะไปฟ้องผู้ขนส่งอื่นซึ่งกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งคนแรกไม่ได้⁷⁵ เว้นแต่จะฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิด

ส่วนคำว่า “บุคคลอื่น” ที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ย่อมหมายถึงบุคคลใดก็ได้ ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง ให้ทำการรับขนของไปอีกทอดหนึ่ง แต่ไม่ใช่ผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คำว่า “บุคคลอื่น” จึงหมายถึง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งนั่นเอง ดังนั้นคำว่า “บุคคลอื่น” จึงมีความหมายกว้างกว่า “ผู้ขนส่งอื่น” นอกจากนี้เนื่องจากบุคคลอื่นมิใช่คู่สัญญากับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง จึงมีอาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดชอบในมูลสัญญารับขนได้ แต่อาจถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบในมูลละเมิดได้

เนื่องจากผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลดังกล่าวเสมือนกับว่าเป็นความผิดของตนเอง⁷⁶ แม้บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจะได้กระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายก็ตาม

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนได้มอบหมายให้ทำการรับขนก็ตาม ผู้ขนส่งคนแรกก็อาจทำความตกลงไว้ล่วงหน้ากับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เป็นข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนมิให้ต้องรับผิดชอบเพื่อถ่วงดุลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นก็ได้

⁷⁴ มาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชั่งช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายนั้นไปอีกทอดหนึ่ง”

⁷⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 254.

⁷⁶ มาตรา 220 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนแห่งตน กับทั้งของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ นั้นโดยขนาดเสมือนกับว่าเป็นความผิดของตนเอง แต่บทบัญญัติแห่ง มาตรา 373 หาใช้บังคับแก่กรณีเช่นนี้ด้วยไม่”

ทั้งนี้ เนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ห้ามเฉพาะการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนเอง แต่ไม่ห้ามการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตัวแทน และของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ตามมาตรา 220 ในทางกลับกัน ผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งต่อไปนั้น ไม่น่าจะสามารถอ้างข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งทำกับผู้ส่งเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งจึงผูกพันเฉพาะบุคคลดังกล่าวซึ่งเป็นคู่สัญญาเท่านั้น แต่ไม่ผูกพันผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นซึ่งเป็นบุคคลภายนอกสัญญา อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีคำพิพากษาฎีกาวินิจฉัยในประเด็นนี้ไว้

2) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดปรากฏอยู่ในมาตรา 618 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁷⁷ กล่าวคือ กรณีที่ผู้ขนส่งมอบหมายให้ผู้ขนส่งรายอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนโดยแบ่งกันทำการขนส่งเป็นทอดๆ ผู้ขนส่งเหล่านี้จะเรียกว่า ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

ทั้งนี้ การขนส่งหลายคนหลายทอด หมายถึง การขนส่งที่ผู้ส่งได้ทำสัญญารับขนรายเดียวกับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้ขนส่งตลอดสาย แล้วผู้ขนส่งคนที่รับขนส่งตลอดสายก็ไปว่าจ้างให้ผู้ขนส่งคนอื่นๆ ทำการขนส่งแทนตนเป็นทอดๆ จนกว่าสินค้าจะไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง แต่ถ้าผู้ส่งทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งแต่ละคนให้ขนส่งถึงเมืองใดหรือที่ใดๆ เป็นทอดไปก็จะไม่ใช่การขนส่งหลายคนหลายทอด⁷⁸ แต่เป็นความรับผิดโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญารับขนคนละราย โดยความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งที่มีได้ทำการขนส่งเองหรือผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งในแต่ละทอดนั้น ต้องร่วมกันรับผิดในความสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดกับสินค้าที่รับขน และการส่งมอบชักช้าเกินสมควรด้วย แม้ว่าผู้ขนส่งทอดหลังๆ จะมิได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ตาม ดังแนวคำวินิจฉัยต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 3514/2531 “การที่จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองซานโจอันประเทศปัวโตรีกัว โดยจำเลยที่ 1 จัดหารถบรรทุกไปขนสินค้าจากโรงงานของผู้ว่าจ้างไปยังสนามบินกรุงเทพฯ แล้วว่าจ้างจำเลยที่ 2 ขนส่งสินค้านั้นทางอากาศต่อไปอีกทอดหนึ่งเพื่อส่งมอบแก่บริษัท ควนแอนดร์นาเกล จำกัด เมืองนิวยอร์ก และบริษัท ควนแอนดร์นาเกล จำกัด รับสินค้าและดำเนินการให้บริษัท อเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ขนส่งต่อไปยังจุดหมาย

⁷⁷ มาตรา 618 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าของนั้นส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชักช้า”

⁷⁸ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 255-256.

ปลายทาง ดังนี้ถือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด เมื่อสินค้าสูญหายไปในการขนส่งช่วงสุดท้าย
 จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618”

การร่วมกันรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีการขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้หมายความว่า ผู้ขนส่งทุกทอดต้อง
 รับผิดชอบร่วมกันในฐานะลูกหนี้ร่วม แต่หมายความว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตรา
 ส่งเต็มจำนวนความเสียหาย โดยจะปฏิเสธว่าตนไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ได้ เมื่อผู้ขนส่ง
 คนใดต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายไปก็มีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งทอดที่มีความผิดได้⁷⁹ ตามมาตรา
 229 (3) และมาตรา 296 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงถือได้ว่าผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องร้องเป็น
 ผู้ที่ต้องรับผิดชอบในชั้นต้นเท่านั้น แต่ถ้าไม่ปรากฏชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทอดใด
 แล้ว ผู้ขนส่งทุกทอดจะต้องร่วมกันเฉลี่ยความรับผิด เหตุผลที่กฎหมายบัญญัติไว้ดังนี้เป็นเพราะการ
 ขนส่งของทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่จะมีการรับช่วงกันเป็นทอดๆ แต่คงเป็นการยากที่ผู้ส่งจะทราบว่
 ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ผู้ขนส่งทั้งหลายที่เข้ารับช่วงขนของติดต่อกันไปเป็นทอดๆ ก็
 ทราบถึงกรณีเช่นนี้ดีและเข้าทำสัญญาโดยรู้ถึงพฤติการณ์ที่เป็นธรรมดาเช่นนี้อยู่แล้ว ถ้าไม่มี
 บทบัญญัตินี้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งย่อมต้องฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายเอากับผู้ขนส่งคนแรกที่เป็นผู้เข้าทำ
 สัญญาเท่านั้น⁸⁰

จากการศึกษาคำพิพากษาฎีกาพบว่า ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด
 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นไม่รวมถึงผู้ดำเนินการทางเอกสารหรือแจ้งการมาถึงของ
 สินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรและผู้รับตราส่ง แต่รวมถึงผู้แทนผู้ขนส่งที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนถ่าย
 สินค้า ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าด้วยตนเอง หรือผู้ว่าจ้างให้ผู้อื่นเข้าทำการขนถ่ายสินค้าแทนผู้ขนส่ง
 หรือเป็นผู้เช่าอุปกรณ์เพื่อการขนถ่ายสินค้าด้วย⁸¹ อย่างไรก็ตาม เคยมีคำพิพากษาฎีกาฉบับหนึ่งได้
 วินิจฉัยถึงลักษณะและความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งและผู้ขนถ่ายสินค้าว่ามีความแตกต่างกัน ดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 3879/2525 “คำว่า “ผู้ขนส่ง” ตามประมวล
 กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 หมายถึงผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนส่งของหรือสินค้า ซึ่งผู้ส่ง

⁷⁹ คำพิพากษาฎีกาที่ 6257/2539 “แม้จำเลยจะต้องรับผิดชอบร่วมกันกับโจทก์ในความสูญหายหรือบุบสลายต่อผู้ส่งหรือ
 ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างตาม ป.พ.พ. มาตรา 616 และมาตรา 618 แต่ระหว่างโจทก์กับจำเลยซึ่งเป็นผู้ร่วมขนส่งด้วยกันจะมีความรับ
 ผิดต่อกันหรือไม่ ก็ต้องขึ้นอยู่กับว่าจำเลยมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยหรือไม่เมื่อจำเลยมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า
 ที่จำเลยร่วมทำการขนส่งกับโจทก์ จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ ความรับผิดของลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 296 ที่บัญญัติให้ต่างคนต่างต้อง
 รับผิดชอบส่วนเท่าๆ กัน เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นนั้นจะบังคับแก่กรณีนี้ได้ต่อเมื่อลูกหนี้ร่วมแต่ละคนมีส่วนก่อให้เกิดความ
 เสียหายขึ้นในการร่วมกันขนส่งเท่านั้น”

⁸⁰ จิตติ ดิงศรัทธี, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ 3514/2531

⁸¹ คำพิพากษาฎีกาที่ 3776/2531, 2466/2532 และ 6405/2538

หรือผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ขนส่งนำของหรือสินค้าไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งต่างกับผู้ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าจากเรือขึ้นท่าเรือและจากท่าเรือลงบรรทุกในเรือ”

เนื่องจากคำว่าผู้ขนส่งในภาษาอังกฤษใช้คำว่า “carrier” ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าจากเรือขึ้นท่าเรือและจากท่าเรือลงบรรทุกในเรือซึ่งตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า “stevedore” ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนถ่ายสินค้าซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือแล้วนำไปเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้า จึงมีหน้าที่ให้ผู้ขนส่งและไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งทอดอื่นๆ ด้วย ซึ่งในเวลาต่อมาศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ผู้ขนย้ายสินค้าเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากรมิใช่ผู้ขนส่งดังคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 22319/2555 “สินค้าถูกส่งมากับเที่ยวบินของจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 ซึ่งลงจอดที่สนามบินอุตะเถาเนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิถูกปิดเพราะเหตุประท้วง แล้วส่งมอบให้แก่จำเลยที่ 4 จากนั้นจำเลยที่ 4 บรรทุกสินค้าที่ได้รับมอบจากสนามบินอุตะเถามาที่สนามบินสุวรรณภูมิเพื่อเก็บไว้ในโกดังของจำเลยที่ 4 และดำเนินพิธีการทางศุลกากรที่สนามบินสุวรรณภูมิ กับแจ้งให้บริษัท ฮ. มารับสินค้า โดยไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 4 เข้าไปมีส่วนร่วมขนส่งสินค้าในส่วนใด ทั้งไม่ได้ออกใบตราส่งทางอากาศ การบรรทุกสินค้าจากสนามบินอุตะเถายังสนามบินสุวรรณภูมิเป็นเพียงการขนย้ายสินค้าเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากรเท่านั้น แสดงว่าจำเลยที่ 4 มีหน้าที่เพียงแจ้งการมาถึงของสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งทราบ ถือไม่ได้ว่าเป็นการเข้ามีส่วนร่วมในการขนส่งทอดใดทอดหนึ่ง”

นอกจากนี้ศาลฎีกายังได้วินิจฉัยว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นรวมถึง ตัวแทนผู้ขนส่งที่ดำเนินพิธีศุลกากรขาเข้าด้วย⁸² โดยให้เหตุผลว่าตัวแทนผู้ขนส่งเป็นผู้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์จากค่าระวาง จึงถือว่าเป็นลักษณะของการร่วมกันขนส่งกับผู้ขนส่งที่อยู่ต่างประเทศด้วยและเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในทอดสุดท้ายซึ่งเป็นเหตุผลที่ไม่น่าจะชอบนัก เพราะตัวแทนผู้ขนส่งดังกล่าวทำหน้าที่ในการดำเนินพิธีศุลกากรขาเข้า แจ้งการมาถึงและออกใบส่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง และเรียกเก็บค่าระวางขนส่งที่ค้างชำระแทนผู้ขนส่งเท่านั้น โดยไม่มีข้อเท็จจริงใดแสดงให้เห็นว่า ได้ทำการขนส่งด้วยไม่ว่าช่วงใดช่วงหนึ่งหรือเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่ง และตัวแทนผู้ขนส่งนี้ก็มีได้รับค่าตอบแทนจากผู้รับตราส่งหรือผู้ส่ง แต่ได้รับค่าตอบแทนจากผู้ขนส่ง โดยมีใช่เป็นบำเหน็จเพื่อการขนส่งแต่อย่างใด ตัวแทนผู้ขนส่งเหล่านี้

⁸² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2259/2527, 2230/2530 และ 2210/2538

จึงไม่น่าจะถือว่าเป็นผู้ขนส่ง และเมื่อไม่เป็นผู้ขนส่งก็ไม่น่าจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด⁸³ การที่ศาลตัดสินให้ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งด้วยจึงไม่เป็นธรรมกับบุคคลดังกล่าว

2.2.2.3 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

2.2.2.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ

1) การรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ

พระราชบัญญัติฯ ใช้กับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ทางอากาศโดยอากาศยานดังนี้

(1) มีวัตถุประสงค์แห่งการรับขนเป็นคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยพระราชบัญญัติฯ ให้คำจำกัดความ “คนโดยสาร” ว่าหมายถึง บุคคลที่ผู้ขนส่งยอมรับให้เดินทางไปกับอากาศยานที่มีใช้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ส่วนคำว่า “สัมภาระ” นั้นแบ่งออกเป็นสัมภาระลงทะเลเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน โดยสัมภาระลงทะเลเบียน หมายถึง สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระ ส่วนสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน หมายถึง สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเลเบียน และคำว่า “ของ” หมายถึง สัมภาระที่ผู้ตราส่งส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศ โดยพระราชบัญญัติฯ มิได้ให้คำจำกัดความ “สัมภาระ” ไว้ จึงมีความหมายเดียวกับในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 140 ที่ว่า สัมภาระหมายถึง ทรัพย์สินอื่นนอกจากอสังหาริมทรัพย์ และหมายความรวมถึงสิทธิอันเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้นด้วย ซึ่งอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 139 หมายถึง ที่ดินและทรัพย์สินอันติดอยู่กับที่ดินมีลักษณะเป็นการถาวรหรือประกอบเป็นอันเดียวกับที่ดินนั้น และหมายความรวมถึงทรัพย์สินอันเกี่ยวกับที่ดินหรือทรัพย์สินอันติดอยู่กับที่ดินหรือประกอบเป็นอันเดียวกับที่ดินนั้นด้วย ดังนั้นสัมภาระจึงหมายถึง ทรัพย์สินที่อาจเคลื่อนจากที่แห่งหนึ่งไปแห่งอื่นได้โดยไม่เสียรูปทรงหรือรูปลักษณะของตัวทรัพย์สินนั้น⁸⁴

(2) เป็นการรับขนโดยอากาศยาน โดยพระราชบัญญัติฯ ให้คำจำกัดความ “อากาศยาน” ว่าหมายถึง อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นั้นหมายถึงเครื่องตั้งล้อซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศ⁸⁵ แต่ไม่รวม (1) ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อการกีฬา (2) บอลลูนหรือลูกโป่งซึ่งมีปริมาตรไม่เกิน 1 ลูกบาศก์เมตร (3) เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น (4) เครื่องซึ่ง

⁸³ ไผทชิต เอกจริยกร, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ 2100/2538

⁸⁴ บัญญัติ สุชีวะ, กฎหมายลักษณะทรัพย์สิน (กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพมหานคร พริ้นติ้ง กรุ๊ป, 2538), หน้า 17.

⁸⁵ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศต่อพื้นผิวโลก เช่น Hovercraft, Ekranoplanes (5) ยานพาหนะทางน้ำที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศที่เป็นผลกระทบกับพื้นผิวโลก (Wing in Ground Effect Craft type A) และ (6) ยานพาหนะทางน้ำตามข้อ (5) และสามารถทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศได้เป็นการชั่วคราวเพื่อหลบหลีกสิ่งกีดขวาง ซึ่งการทรงตัวดังกล่าวต้องอยู่ในระดับสูงสุดไม่เกิน 150 สิบเมตรจากพื้นผิวน้ำ (Wing in Ground Effect Craft type B)⁸⁶

(3) กระทำโดยผู้ขนส่ง “ผู้ขนส่ง” ภายใต้พระราชบัญญัติฯ หมายถึง บุคคลที่ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และยังรวมถึงบุคคลที่รับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน

ทั้งนี้ “การรับขนทางอากาศ” ที่มีลักษณะข้างต้นจะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ เมื่อเป็นการรับขนดังต่อไปนี้

ก. การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หมายถึง การรับขนทางอากาศ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองประเทศ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวแต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง⁸⁷ จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปลักษณะการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ดังนี้

(1) มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของ 2 ประเทศ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม หรือ

(2) มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศ

ดังนั้น หากถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกันโดยไม่มีการจอดแวะในประเทศอื่นย่อมไม่ถือเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

ข. การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

⁸⁶ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงกำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548

⁸⁷ มาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

จากการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) จึงได้เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติฯ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 โดยให้พระราชบัญญัติฯ ใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ด้วย

ทั้งนี้ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ อนุสัญญา หมายถึง การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีของอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 สองรัฐ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวแต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง⁸⁸

ทั้งนี้ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศและการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา จะเป็นการรับขนที่ได้รับค่าตอบแทนเป็นสินจ้าง หรือเป็นการกระทำที่เปล่าโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติได้⁸⁹ ดังนั้นแม้เป็นการรับขนทางอากาศโดยบุคคลที่ไม่มีอาชีพรับขนแต่หากได้รับสินจ้าง การรับขนดังกล่าว ก็อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติฯ รวมถึงหากเป็นการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้มีอาชีพรับขนทางอากาศ แม้เป็นการรับขนที่ไม่ได้รับสินจ้าง การรับขนดังกล่าวก็อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ ด้วยเช่นกัน

ค. การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

พระราชบัญญัติฯ ใช้บังคับกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน โดยให้ถือว่าเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก หากการรับขนนั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และยอมไม่ทำให้สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไปเพียงเพราะว่า จะต้องดำเนินการรับขนทั้งหมดภายในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน ตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด⁹⁰

ง. การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา

พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติฯ โดยให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคล

⁸⁸ มาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยแห่งพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ประกอบมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ นิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁸⁹ มาตรา 4 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹⁰ มาตรา 4 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

อื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวด 4 ด้วย⁹¹ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นว่าพระราชบัญญัติฯ จะยังคงใช้บังคับในกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติฯ กับผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่ง โดยมีผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการขนส่งตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทาง โดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

จ. การรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาซึ่งดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐ

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ยังได้บัญญัติให้ใช้พระราชบัญญัติฯ กับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย หากการรับขนนั้นเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ด้วย⁹²

ฉ. การรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน

แม้พระราชบัญญัติฯ จะเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศ แต่ก็ไม่มีบทบัญญัติห้ามมิให้คู่สัญญาทำสัญญารับขนฉบับเดียวครอบคลุมการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน ซึ่งหากมีการทำสัญญาในลักษณะดังกล่าว พระราชบัญญัติฯ จะนำมาใช้บังคับกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศเท่านั้น แต่จะไม่นำไปใช้กับช่วงที่ดำเนินการรับขนโดยรูปแบบอื่น⁹³

ช. การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

พระราชบัญญัติฯ นำมาใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลมด้วย⁹⁴ โดยการรับขนทางอากาศภายในประเทศหมายถึง การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียวกัน และไม่มีถิ่นหยุดพักตามที่ตกลงกันภายนอกประเทศ⁹⁵

2) การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ

พระราชบัญญัติฯ ไม่ใช้บังคับกับการรับขนดังนี้

ก. การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์

⁹¹ มาตรา 4 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹² มาตรา 4 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹³ มาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

⁹⁴ มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติฯ

⁹⁵ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ นิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศยานภายในประเทศ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

พระราชบัญญัติฯ ไม่นำมาใช้กับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์⁹⁶

ข. การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ ว่า มิให้ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า⁹⁷

ค. การรับขนทางอากาศในราชการทหาร

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ยังได้บัญญัติเพิ่มเติมมิให้ใช้พระราชบัญญัติฯ กับการรับขนทางอากาศในราชการทหาร โดยอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออากาศยานที่เข้ามาเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานนั้นได้ส่งมอบไว้โดยหรือในนามของราชการทหารดังกล่าว⁹⁸

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติเงื่อนไขว่าพระราชบัญญัติฯ จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร ซึ่งเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ต่อเมื่อรัฐบาลได้ประกาศโดยทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตามที่กำหนดในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แล้ว⁹⁹

ง. การรับขนรูปแบบอื่นที่มีใช้การรับขนทางอากาศ

ในกรณีที่มีการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันซึ่งดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนรูปแบบอื่นนั้น พระราชบัญญัติฯ จะนำมาใช้บังคับเฉพาะกับช่วงการรับขนทางอากาศเท่านั้น¹⁰⁰ ส่วนช่วงการรับขนรูปแบบอื่นก็ต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้น

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติเพิ่มเติมว่าข้อกำหนดใดๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษที่ทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัติฯ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนด

⁹⁶ มาตรา 5 (1) แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹⁷ มาตรา 5 (2) แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹⁸ มาตรา 5 (3) แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

⁹⁹ มาตรา 5 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹⁰⁰ มาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

กฎหมายที่จะใช้บังคับหรือการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ¹⁰¹ ดังนั้นหากบทบัญญัตินี้มีการประกาศใช้จริง ย่อมจะมีผลทำให้บทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งไม่อาจตกลงเป็นอย่างอื่นได้ หากการรับขนทางอากาศมีลักษณะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฯ ย่อมจะต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นี้ แม้ว่าคู่สัญญาจะไปตกลงกำหนดให้ใช้กฎหมายอื่น (Choice of law) ข้อตกลงดังกล่าวก็ไม่มีผลใช้บังคับแต่อย่างใด

2.2.2.3.2 ความหมายของผู้ขนส่ง

สำหรับผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ นั้นหมายถึง บุคคลซึ่งประกอบกรรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และรวมถึงบุคคลที่รับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยานด้วย¹⁰² จากนิยามดังกล่าว ผู้ขนส่งจึงได้แก่บุคคล 2 ประเภท ดังนี้

1) บุคคลที่ประกอบกรรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “เพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ” ไว้โดยเฉพาะ ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ จึงน่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับขนโดยมีค่าตอบแทนและเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอาชีพปกติ

2) บุคคลที่รับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน คำนิยามในส่วนนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้ขนส่งอาจเป็นบุคคลใดก็ได้แม้ไม่ได้ประกอบอาชีพรับขนก็ตาม แต่หากได้ใช้อากาศยานในการรับขนของโดยได้รับสินจ้าง ก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ

จากนิยามข้างต้น จึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ มีความหมายกว้างกว่าผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพในการรับขนเท่านั้น

สำหรับประเด็นว่าผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ จะต้องมิใช่ใบอนุญาตประกอบกิจการรับขนทางอากาศหรือไม่นั้น เนื่องจากธุรกิจการเดินอากาศถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคซึ่งผู้ที่ประกอบกิจการดังกล่าวได้จะต้องได้รับอนุญาตก่อนตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58¹⁰³ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากลักษณะกฎหมายแล้ว จะพบว่า “ผู้ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติฯ เป็นข้อความคิดในทางกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ระหว่างเอกชนด้วยกัน ขณะที่ “ผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ” ตามประกาศของคณะ

¹⁰¹ มาตรา 7/4 แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹⁰² มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁰³ ข้อ 3 และข้อ 4 ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ปฎิวัติ ฉบับที่ 58 นั้นเป็นข้อความคิดทางกฎหมายมหาชน เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชน เมื่อกฎหมายทั้งสองฉบับมีความมุ่งหมายและวิธีการตีความที่แตกต่างกัน การจะตีความว่าผู้ขนส่งทางอากาศตามพระราชบัญญัติฯ ต้องเป็นผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามกฎหมายมหาชนจึงไม่น่าจะเหมาะสม นอกจากนี้ผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศนั้นก็มีความหมายที่แตกต่างจากผู้ขนส่ง โดยผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศนั้นอาจหมายถึงผู้ขนส่งหรือสายการบินต่างๆ ไปก็ได้ แต่จะไม่หมายความรวมถึงผู้รับจัดการขนส่งที่ไม่ได้ประกอบกิจการเดินอากาศด้วย และในบางกรณีก็มีความหมายกว้างกว่าการเป็นผู้ขนส่ง โดยอาจรวมถึงการค้าขายด้านการบินถ่ายภาพ การบินลากป้ายโฆษณา การบินทดสอบ เป็นต้น ซึ่งในทางกฎหมายแพ่งจะเรียกบุคคลที่ทำการค้าขายเหล่านี้ว่าผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของ มิใช่ผู้ขนส่งตามสัญญารับขน¹⁰⁴

นอกจากนี้คำพิพากษาฎีกาซึ่งตัดสินภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังได้วินิจฉัยรับรองว่า ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งไม่ใช่สิ่งที่น่าสนใจมาใช้พิจารณาความเป็นผู้ขนส่ง¹⁰⁵ ประกอบกับเมื่อคำจำกัดความการเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ หมายรวมถึงบุคคลใดที่ดำเนินการรับขนโดยใช้อากาศยานโดยได้รับสินจ้าง จึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ซึ่งต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการรับขนทางอากาศแต่อย่างใด

ส่วนปัญหาว่าผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ หรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งในสัญญารับขนแต่ละฉบับ ซึ่งต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไป ซึ่งผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

2.2.2.3.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

1) ลักษณะความรับผิดของผู้ขนส่ง

พระราชบัญญัติฯ แบ่งความรับผิดของผู้ขนส่งของไว้เป็น 2 กรณี ดังนี้

ก. กรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่าง

¹⁰⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, "ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายการรับขนทางอากาศ," หน้า 39-40.

¹⁰⁵ คำพิพากษาฎีกาที่ 1331/2538

การรับขนทางอากาศ¹⁰⁶ ซึ่งรวมถึงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย¹⁰⁷ แต่ช่วงเวลาของการรับขนของทางอากาศนั้นไม่รวมถึงการรับขนโดยรูปแบบการขนส่งอื่นที่ดำเนินการนอกสนามบิน เว้นแต่การรับขนรูปแบบอื่นนั้นจะเกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญารับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในกรณีเช่นนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น นอกจากนั้นหากผู้ขนส่งนำการขนส่งรูปแบบอื่นมาใช้ แทนการรับขนที่คู่สัญญาตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ก็ให้ถือว่า การขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย¹⁰⁸

แม้ว่าพระราชบัญญัติฯ จะมีได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ทำลาย” “สูญหาย” และ “เสียหาย” ไว้ และแม้ว่าบทบัญญัติจะแบ่งลักษณะของความเสียหายออกเป็น 3 กรณีดังกล่าว ก็ไม่ปัญหาเพราะลักษณะของความเสียหายดังกล่าวทำให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบอย่างเดียวกัน

ข. กรณีการล่าช้าในการขนส่ง

นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนของทางอากาศด้วย¹⁰⁹ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติฯ มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ล่าช้า” ไว้เช่นกัน จึงเป็นปัญหาว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนนั้นจะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างไร ซึ่งมีข้อสังเกตว่าในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “ส่งมอบช้า” อย่างไรก็ตาม คำสองคำนี้น่าจะมีความหมายอย่างเดียวกัน

ทั้งนี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของภายใต้พระราชบัญญัติฯ นั้นเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เช่นเดียวกับหลักการที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่สามารถยกข้อต่อสู้ว่า ความเสียหายดังกล่าวไม่ใช่ความผิดของตน โดยต้องพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมายให้ได้ จึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด แต่ที่แตกต่างจากหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ ไม่สามารถอ้างเหตุสุดวิสัยเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้¹¹⁰ ขณะที่ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการล่าช้าในการรับขนนั้น นักวิชาการบางกลุ่มเห็นว่า พระราชบัญญัติฯ ใช้บท

¹⁰⁶ มาตรา 37 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁰⁷ มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁰⁸ มาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁰⁹ มาตรา 38 ประกอบมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹¹⁰ ทศพร ลิ้มธรรม, "สิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายใต้ร่าง พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ พ.ศ. ..." วารสารนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์ 33, 4 (ธันวาคม 2546): 716.

สันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าต้องรับผิดชอบเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนของ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ โดยอาศัยข้อต่อสู้ว่า ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนิน มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงการล่าช้านั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น¹¹¹ ส่วนนักวิชาการอีกกลุ่มเห็นว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการล่าช้าในการรับขนนั้นใช้ระบบ สันนิษฐานความรับผิด (Presumed Liability) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานให้มีความรับผิดใน กรณีของมาถึงล่าช้า โดยที่ฝ่ายผู้เสียหายไม่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด¹¹²

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ ยังได้บัญญัติว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่ง ยอมรับว่าของสูญหาย หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งมีสิทธิบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งตามสิทธิในสัญญารับขนทางอากาศ¹¹³ และในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายหลังจากที่พบความเสียหายนั้นโดยพลัน และอย่างช้าที่สุดภายใน 14 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว¹¹⁴ ส่วนกรณีมี การล่าช้าในการรับขนนั้น ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วันนับแต่วันที่ ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น¹¹⁵ โดยการทักท้วงต้องทำเป็นหนังสือ และมอบหรือส่งไปถึงผู้ขนส่ง ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ดังกล่าว¹¹⁶ ไม่ว่าจะกรณีใดๆ หากไม่มีการทักท้วงภายใน ระยะเวลาที่กำหนด ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้มีสิทธิรับมอบของได้รับมอบของไว้ในสภาพดีและตรง ตามที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของหรือข้อมูลที่บันทึกไว้โดยวิธีอื่น¹¹⁷ และยังทำให้ผู้มี สิทธิรับมอบของเสียสิทธิในการฟ้องผู้ขนส่ง เว้นแต่เป็นกรณีก๊อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง¹¹⁸

2) ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง

¹¹¹ George Leloudas, *Risk and Liability in Air Law* (London: Informa Law 2009), p. 6; ทศพร ลีพึ่งธรรม, "ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ," เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องทำที่ของประเทศไทยต่อการเข้าเป็นภาคีสัญญามอนทรีออล ฮ่องกงประชุมจิตติ ดิงศภัทย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (24 พฤศจิกายน 2542): 2; ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, หน้า 241.

¹¹² UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," *United Nation Conference on Trade and Development* (June 2006): para 117.

¹¹³ มาตรา 33 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹¹⁴ มาตรา 44 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹¹⁵ มาตรา 44 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹¹⁶ มาตรา 44 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹¹⁷ มาตรา 44 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹¹⁸ มาตรา 44 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

ภายใต้พระราชบัญญัติฯ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง¹¹⁹ กล่าวคือระยะเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ตราส่งจนถึงเวลาที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง แต่พระราชบัญญัติฯ ก็ไม่ได้บัญญัติชัดเจนว่าช่วงเวลาดังกล่าวมีขอบเขตเพียงใด ซึ่งผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์บทบัญญัติส่วนนี้ต่อไปในบทที่ 4

3) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุหนึ่งเหตุใดต่อไปนี้¹²⁰

(1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง เช่น การระเหย การเน่าเสีย การเหี่ยวเฉา โดยสภาพดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของผู้ขนส่ง

(2) ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ โดยพฤติการณ์แห่งสงครามนั้นจะต้องมีการประกาศสงครามระหว่างประเทศที่เป็นศัตรูกัน แต่ก็อาจมีสงครามที่ไม่มีการประกาศที่เข้าข่ายด้วย ส่วนการขัดแย้งทางอาวุธนั้นอาจไม่ถึงขั้นเป็นสงครามก็ได้¹²¹

(4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน

ส่วนในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการขนส่ง ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นหรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนจะดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น¹²²

นอกจากนี้ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะจากกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือล่าช้าในการรับขน เกิดจากการที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมา เป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหาย จากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ผู้ขนส่งย่อม

¹¹⁹ มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁰ มาตรา 37 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายรับขนของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขปรับปรุง (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557), หน้า 346.

¹²² มาตรา 38 ประกอบมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติฯ

หลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วน เพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบด้วย¹²³

ข้อกำหนดใดๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ จะตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ทำให้สัญญารับขนเป็นโมฆะทั้งฉบับและยังคงอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ¹²⁴

4) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

เกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติฯ กำหนดไว้ กล่าวคือ กรณีของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม¹²⁵ โดยน้ำหนักที่ใช้ในการคำนวณจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดนั้น ให้คิดจากน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า แล้วแต่กรณี แต่ถ้าของที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของที่ล่าช้า นั้นกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นๆ ที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ ใบรับของ หรือข้อมูลที่บันทึกโดยวิธีอื่นเดียวกัน ก็ให้คำนวณจำนวนจำกัดความรับผิดโดยใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เกี่ยวข้อง¹²⁶ แต่หากผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้ นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง¹²⁷ ทั้งนี้ คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่และความรับผิดมากกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือมีเกณฑ์จำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือไม่มีเกณฑ์จำกัดความรับผิดก็ได้¹²⁸ แต่ข้อตกลงใดๆ ที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติไว้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าว ไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และยังคงอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ¹²⁹

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ ยังได้บัญญัติหลักเกณฑ์ว่า จำนวนเงินจำกัดความรับผิดไม่เป็นการตัดสิทธิศาลที่จะพิพากษาให้ผู้ขนส่งรับผิดในค่าธรรมเนียมศาลค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และดอกเบี้ยให้แก่ผู้เสียหาย อย่างไรก็ตาม หากจำนวนเงินค่าเสียหายตาม

¹²³ มาตรา 13 วรรคหนึ่งและวรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁴ มาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁵ มาตรา 39 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁶ มาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁷ มาตรา 39 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹²⁸ มาตรา 7/2 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹²⁹ มาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติฯ

คำพิพากษา ซึ่งไม่รวมค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และดอกเบี้ยนั้น ไม่เกินจำนวนเงินค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งได้เคยยื่นข้อเสนอให้โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลา 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ศาลที่พิจารณาคดีไม่สามารถพิพากษาให้ผู้ขนส่ง ต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในการฟ้องร้องดำเนินคดี รวมถึงดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ได้¹³⁰

5) การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

พระราชบัญญัติฯ ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดเหตุให้ผู้ขนส่งต้องเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดต่อกรณีที่เกิดขึ้นของลูกจ้าง เสียหาย สูญหาย หรือกรณีการล่าช้าในการรับขนของไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงสามารถจำกัดความรับผิดของตนในกรณีการรับขนของได้ทุกกรณี แม้ว่าความเสียหายนั้นจะเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ก็ตาม

2.2.2.3.4 ประเภทของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ แบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ (1) ผู้ขนส่งกับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง (2) ผู้ขนส่งตามสัญญา (Contracting Carrier) กับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier) (3) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด (Successive Carrier) และ (4) ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ โดยผู้ขนส่งแต่ละประเภทมีขอบเขตความหมายและความรับผิดที่แตกต่างกันดังนี้

1) ผู้ขนส่งกับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง

เช่นเดียวกับหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หน้าที่ที่สำคัญของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ คือการปฏิบัติการรับขนเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวด้วยตนเอง แต่อาจมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเป็นผู้ปฏิบัติการแทนได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย¹³¹ แม้ผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเป็นผู้ดูแลก็ตาม

¹³⁰ มาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹³¹ มาตรา 37 วรรคหนึ่งและวรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

ผู้ขนส่งในฐานะตัวการก็ต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลดังกล่าวด้วย¹³² ตามหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น (Vicarious Liability)

พระราชบัญญัติฯ ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ลูกจ้าง” ว่าหมายถึงบุคคลที่ทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้างหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ เนื่องจากบทบัญญัติในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ใช้คำว่า “servant” ลูกจ้างตามพระราชบัญญัติฯ จึงมีความหมายกว้างกว่า “ลูกจ้าง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า “employee” ลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงหมายถึงบุคคลที่ได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนการที่ตนตกลงทำงานให้แก่นายจ้าง¹³³ ดังนั้นลูกจ้างตามพระราชบัญญัติฯ จึงรวมถึงบุคคลใดก็ตามที่ทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ไม่ได้รับสินจ้างด้วย

ส่วนคำว่า “ตัวแทน” นั้นไม่มีคำนิยามปรากฏในพระราชบัญญัติฯ แต่เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วจะพบว่าตัวแทนมีหลายประเภท อันได้แก่ (1) ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยสัญญา ซึ่งหมายถึง ตัวแทนที่เกิดจากข้อตกลงระหว่างตัวการและตัวแทน โดยตัวการได้มอบอำนาจให้ตัวแทนทำการแทนตน ซึ่งตัวแทนประเภทนี้อาจเกิดขึ้นโดยการแต่งตั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้¹³⁴ (2) ตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน ซึ่งเป็นตัวแทนที่เกิดขึ้นภายหลังจากได้ทำงานให้ตัวการไปแล้ว แต่เป็นการทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจ ซึ่งตัวการเห็นว่างานนั้นเป็นประโยชน์แก่ตนจึงให้สัตยาบันแก่การทำงานนั้น¹³⁵ และ (3) ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยกฎหมาย ซึ่งเป็นกรณีที่

¹³² มาตรา 220 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹³³ มาตรา 575 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

¹³⁴ มาตรา 797 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนี้

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

¹³⁵ มาตรา 823 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น”

กฎหมายกำหนดให้เป็นตัวแทนเพื่อให้ตัวการต้องรับผิดชอบกับบุคคลภายนอก เมื่อเข้าเหตุตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ตัวแทนในเหตุฉ้อฉล¹³⁶ ตัวแทนเซิต¹³⁷ ตัวแทนโดยกฎหมายปิดปาก¹³⁸ เป็นต้น

แม้ว่าลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะไม่ใช่คู่สัญญารับขนของทางอากาศ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า หากผู้เสียหายจะฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัติฯ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่นใด จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ เท่านั้น¹³⁹ หลักเกณฑ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า บุคคลทุกคนซึ่งอาจถูกฟ้องร้องตามสัญญารับขนของทางอากาศนี้ อันได้แก่ ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่ง จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดของผู้ขนส่งที่เป็นความรับผิดภายใต้หลักเกณฑ์เฉพาะซึ่งมีลักษณะการใช้บังคับแก่คดีที่เกิดขึ้นอย่างเด็ดขาด โดยไม่คำนึงถึงมูลเหตุแห่งการฟ้องร้อง จึงทำให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถูกฟ้องร้องภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ เช่นกัน และมีผลทำให้ผู้ขนส่งรวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งมีมาตรฐานความรับผิดและภาระการพิสูจน์ที่เท่าเทียมกันในทุกมูลเหตุแห่งการฟ้องร้อง โดยผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการฟ้องคดี¹⁴⁰ แต่มีสิทธิเรียกร้องเฉพาะค่าเสียหายที่แท้จริงตามหลักชดใช้คืนความเสียหาย (Compensation based on the principle of Restitution) เท่านั้น

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติฯ เกี่ยวกับการรับขนของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างตามพระราชบัญญัติฯ หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน โดยยอดรวมของ

¹³⁶ มาตรา 802 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ในเหตุฉ้อฉล เพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการต้องเสียหาย ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใดๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำ ก็ย่อมมีอำนาจทำได้ทั้งสิ้น”

¹³⁷ มาตรา 821 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดเซิตบุคคลอีกคนหนึ่งออกแสดงเป็นตัวแทน ของตนก็ดี รู้แล้วยอมให้บุคคลอีกคนหนึ่งเซิตตัวเขาเองออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเป็นตัวแทนของตน”

¹³⁸ มาตรา 822 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าตัวแทนทำการอันใดเกินอำนาจตัวแทน แต่ทาง ปฏิบัติของตัวการทำให้บุคคลภายนอกมีมูลเหตุอันสมควรจะเชื่อว่าการอันนั้นอยู่ภายในขอบอำนาจของตัวแทนไซ้ ท่านให้ใช้บทบัญญัติ มาตราก่อนนี้เป็นบทบังคับ แล้วแต่กรณี”

¹³⁹ มาตรา 54 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴⁰ มาตรา 54 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

จำนวนที่ผู้เสียหายมีสิทธิจะได้รับจากผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้าง¹⁴¹

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องการไล่เบี้ยไว้ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดในความเสียหายตามพระราชบัญญัติฯ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดด้วย¹⁴² ดังนั้น หากผู้ขนส่งได้รับผิดคดีใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปก่อน ย่อมมีสิทธิไล่เบี้ยจากลูกจ้างหรือตัวแทนของตนที่ต้องรับผิดได้

2) ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

พระราชบัญญัติฯ ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ว่า หมายถึง ผู้ขนส่งที่เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือบุคคลที่กระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง¹⁴³ แสดงให้เห็นว่าบุคคลที่มีได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางอากาศกับผู้ตราส่งก็มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา เว้นแต่บุคคลดังกล่าวจะเป็นตัวการที่มอบหมายให้ตัวแทนเข้าทำสัญญาแทนตน ซึ่งการทำสัญญาโดยตัวแทนนั้นย่อมผูกพันผู้ขนส่งที่เป็นตัวการ¹⁴⁴ ขณะเดียวกันผู้ตราส่งก็อาจเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งเองโดยตรงหรืออาจมอบหมายให้บุคคลอื่นเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งแทนก็ได้ เช่น ผู้ตราส่งอาจแต่งตั้งให้ผู้รับจัดการขนส่งเป็นตัวแทนเข้าทำสัญญากับสายการบิน ในกรณีหลังนี้ผู้รับจัดการขนส่งจะอยู่ในฐานะบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง ด้วยเหตุที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งจึงอาจถูกฟ้องร้องได้ โดยผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องรับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดตามสัญญารับขนที่ทำไว้กับผู้ตราส่งหรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง¹⁴⁵

สำหรับ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” นั้นพระราชบัญญัติฯ ได้ให้คำจำกัดความว่าหมายถึง ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา¹⁴⁶ จากคำจำกัดความดังกล่าว ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจึงอาจเป็นสายการบินที่มีได้เข้าทำสัญญารับขนของโดยตรงกับผู้ตราส่งหรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง แต่ได้รับมอบหมายจากสายการบินที่เป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งหรือบุคคลที่กระทำ

¹⁴¹ มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴² มาตรา 56/6 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹⁴³ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴⁴ มาตรา 820 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน”

¹⁴⁵ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴⁶ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ

การในนามของผู้ตราส่ง ให้ทำการขนส่งสินค้าแทนไม่ว่าตลอดเส้นทางหรือบางส่วน of เส้นทาง โดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้นต้องรับผิดชอบการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น¹⁴⁷

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน โดยการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ที่ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ถือเป็นกรกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย¹⁴⁸ ตามหลัก Vicarious Liability ดังนั้น หากผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าในขอบเขตการที่จ้างนั้น มิได้ใช้ความระมัดระวังจนเกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งตามสัญญาย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น แสดงให้เห็นถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งตามสัญญาในการต้องส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งในสภาพที่ปลอดภัยและภายในกำหนดเวลา โดยผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะลูกหนี้ตามสัญญารับขนของทางอากาศต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญา¹⁴⁹ ซึ่งหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่นนี้เป็นไปในทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617

ในทางกลับกัน การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ก็ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วยเช่นเดียวกัน แต่ทั้งนี้ความรับผิดของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่เกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ¹⁵⁰ นอกจากนี้ความตกลงพิเศษใดๆ ที่ผู้ขนส่งตามสัญญายอมผูกพันตนในหน้าที่และความรับผิดนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ หรือการสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ใดๆ ที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติฯ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง ข้อตกลงเหล่านี้ไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่จะได้ตกลงด้วย¹⁵¹

นอกจากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ แล้ว หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวพิสูจน์ได้ว่า ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงาน ลูกจ้างหรือตัวแทน

¹⁴⁷ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴⁸ มาตรา 49 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁴⁹ มาตรา 220 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁵⁰ มาตรา 49 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵¹ มาตรา 49 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

ของผู้ขนส่งนั้นก็มีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ ได้ด้วยเช่นกัน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ ได้¹⁵² โดยยอดรวมของค่าเสียหายที่ผู้เสียหายมีสิทธิจะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัติฯ โดยบุคคลที่กล่าวมาไม่ต้องรับผิดชอบในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบสำหรับบุคคลนั้น¹⁵³

ทั้งนี้ ข้อกำหนดใดๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบ หรือมุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในพระราชบัญญัติฯ ข้อกำหนดนั้นจะตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ทำให้สัญญารับขนเป็นโมฆะ ทั้งฉบับและยังคงอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ¹⁵⁴

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ยังได้บัญญัติเพิ่มเติมว่า บทบัญญัติในหมวด 4 ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง รวมถึงสิทธิไต่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใดๆ เว้นแต่ที่กำหนดไว้ในมาตรา 56/2¹⁵⁵ รวมทั้งยังได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติมให้โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา หรือทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันได้ ซึ่งหากโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้ โดยให้ใช้กระบวนการพิจารณาและผลแห่งคดีตามกฎหมายแห่งประเทศที่ศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่¹⁵⁶ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

3) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

พระราชบัญญัติฯ ไม่ได้บัญญัติคำจำกัดความของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้โดยเฉพาะเช่นอย่าง “ผู้ขนส่งตามสัญญา” และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” แต่คำว่า “ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด” ได้ปรากฏในบทบัญญัติของพระราชบัญญัติฯ บางมาตรา ได้แก่ มาตรา 4 วรรคสาม มาตรา 45 วรรคหนึ่ง และมาตรา 47 ซึ่งจากบทบัญญัติทั้งสามมาตราดังกล่าว อาจสรุปลักษณะของการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้ว่า เป็นการรับขนทาง

¹⁵² มาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵³ มาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵⁴ มาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵⁵ มาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹⁵⁶ มาตรา 56/2 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

อากาศหลายรายสืบเนื่องกัน ไม่ว่าจะได้ตกลงในรูปแบบสัญญาเดี่ยวหรือสัญญาเป็นชุด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นสัญญาการรับขนรายเดียวตลอดสายโดยที่ผู้ตราส่งได้ทราบรายละเอียดของการขนส่งแต่ละช่วงแล้ว¹⁵⁷ โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ และมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง¹⁵⁸ กล่าวคือ ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดย่อมอยู่ในฐานะคู่สัญญากับผู้ตราส่งในช่วงการขนส่งที่ตนรับขน เมื่อผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดอยู่ในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งแล้วจึงมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ ได้เสมือนหนึ่งเป็นผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ตราส่ง

ในการฟ้องร้องคดีนั้น ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดแรก ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีทีของล่าช้าด้วย โดยผู้ขนส่งทุกทอดเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (jointly and severally)¹⁵⁹ เช่น สายการบินเอ สายการบินบี และสายการบินซี เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด โดยสายการบินเอเป็นผู้ขนส่งทอดแรก สายการบินบีเป็นผู้ขนส่งทอดที่สอง และสายการบินซีเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้าย หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในการรับขนของในทอดของสายการบินบี สายการบินเอผู้ขนส่งทอดแรกและสายการบินบีผู้ขนส่งทอดที่ความเสียหายเกิดขึ้นต้องร่วมกันและแทนกัน (jointly and severally) รับผิดชอบต่อผู้ตราส่ง ขณะเดียวกันสายการบินบีและสายการบินซีผู้ขนส่งทอดสุดท้ายต้องร่วมกันและแทนกันรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งด้วยเช่นกัน การที่กฎหมายบัญญัติความรับผิดชอบเช่นนี้ เป็นเพราะผู้ขนส่งทอดแรกเป็นผู้รับมอบของจากผู้ตราส่งโดยตรง ขณะที่ผู้ขนส่งทอดสุดท้ายเป็นผู้ส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งโดยตรง จึงเป็นการง่ายในการเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลทั้งสอง แทนที่จะเรียกร้องกับผู้ขนส่งทอดอื่นซึ่งผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งไม่เคยมีปฏิสัมพันธ์ด้วยเลย¹⁶⁰ โดยหากเป็นกรณีที่ไม่ทราบความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด ก็จะมีผลให้ผู้ขนส่งแต่ละทอดต้องร่วมกันเฉลี่ยความรับผิดชอบ บทบัญญัติดังกล่าวจึงมีประเด็นให้ต้องพิจารณาว่า หากผู้ตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้ายหรือผู้รับตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกจะมีสิทธิทำได้หรือไม่ ซึ่งผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันไว้ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตาม

¹⁵⁷ มาตรา 4 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

¹⁵⁸ มาตรา 45 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵⁹ มาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁶⁰ ผาณิต รุ่งวิทยา, "ปัญหากฎหมายการขนส่งทางอากาศ: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ..." (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), หน้า 120-121.

พระราชบัญญัติฯ มีสิทธิไล่เบียดต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย¹⁶¹ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

4) ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ

พระราชบัญญัติฯ กล่าวถึงการรับขนรูปแบบอื่นไว้ใน 2 มาตรา ได้แก่ มาตรา 37 วรรคสี่ และมาตรา 46 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งทางอากาศจึงอาจเข้าไปเกี่ยวข้องกับกรณีมีการรับขนหลายรูปแบบได้ใน 2 กรณี ดังนี้

ก. กรณีตามมาตรา 37 วรรคสี่ ซึ่งบัญญัติให้ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ขยายขอบเขตรวมไปถึง

(1) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำ ซึ่งมีขึ้นเพื่อปฏิบัติการตามสัญญารับขนทางอากาศอันมีวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศ ในกรณีนี้จะส่งผลให้ผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่น ต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฯ ด้วย แต่หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนโดยรูปแบบอื่น ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่นจะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นแทน

(2) การรับขนรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ในกรณีนี้ผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่นจะต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฯ

ข. กรณีตามมาตรา 46 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติถึงการรับขนร่วมกัน ซึ่งต้องมีการรับขนส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนรูปแบบอื่น ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ เฉพาะในช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศเท่านั้น ส่วนในช่วงที่ดำเนินการรับขนโดยรูปแบบอื่น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้น

สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

ก. กรณีการรับขนรูปแบบอื่นที่ได้กระทำลงภายในสนามบิน

¹⁶¹ มาตรา 56/6 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ บัญญัติขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายฉบับนี้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย ซึ่งความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศ¹⁶² โดยช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศนั้นไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกสนามบิน¹⁶³ ดังนั้น หากการรับขนรูปแบบอื่นได้ดำเนินการภายในอาณาเขตของสนามบินก็ต้องถือว่าความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนรูปแบบอื่นนั้น เป็นความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศและต้องนำพระราชบัญญัติฯ มาใช้กับผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนรูปแบบอื่นด้วย

ทั้งนี้ การรับขนรูปแบบอื่นที่กระทำภายในอาณาเขตของสนามบินนั้นต้องยังอยู่ในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งทางอากาศด้วย¹⁶⁴ พระราชบัญญัติฯ จึงจะใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนรูปแบบอื่นนั้น แต่หากช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศของผู้ขนส่งทางอากาศได้สิ้นสุดลงแล้ว แม้เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ของจะเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนรูปแบบอื่นที่กระทำภายในอาณาเขตของสนามบิน ผู้ขนส่งทางอากาศก็ไม่มี ความรับผิดและไม่นำพระราชบัญญัติฯ มาใช้บังคับ

ข. กรณีการรับขนรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งการรับขนรูปแบบอื่นที่พระราชบัญญัติฯ ไม่นำไปใช้บังคับนั้น ต้องเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งยินยอมให้ผู้ขนส่งใช้วิธีการขนส่งรูปแบบอื่นตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ แต่หากผู้ตราส่งไม่ได้ให้ความยินยอมแล้วผู้ขนส่งไปใช้การขนส่งรูปแบบอื่นแทนการรับขนตามที่คู่สัญญาประสงค์ให้เป็น การรับขนทางอากาศแล้ว การขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งนั้นต้องถือว่าอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย¹⁶⁵ ดังนั้นหากผู้ขนส่งทางอากาศนำวิธีการขนส่งทางถนนมาเข้าร่วมกับการขนส่งทางอากาศ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง หากเกิดความเสียหายในช่วงที่ดำเนินการรับขนทางถนน พระราชบัญญัติฯ ก็ยังต้องนำไปใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศด้วย

¹⁶² มาตรา 37 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁶³ มาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁶⁴ มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁶⁵ มาตรา 37 วรรคสี่ (2) แห่งพระราชบัญญัติฯ

ตัวอย่างเช่น กรณีเที่ยวบินมายังสนามบินขอนแก่น ซึ่งเครื่องบินไม่สามารถลงจอดที่สนามบินขอนแก่นได้ชั่วคราวเนื่องจากมีอุบัติเหตุเครื่องบินลำอื่นใกล้ออกนอกรันเวย์และขวางรันเวย์ จึงจำเป็นต้องลงจอดที่สนามบินอุดรธานี จากนั้นผู้ขนส่งทางอากาศจึงทำการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และของทางถนนจากสนามบินอุดรธานีไปยังสนามบินขอนแก่น ซึ่งในกรณีดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งย่อมได้รับความยินยอมจากคนโดยสารให้ใช้การขนส่งทางถนนในสถานการณ์นั้นสำหรับคนโดยสารและสัมภาระแล้ว แต่สำหรับของนั้น ย่อมไม่อาจถือได้ว่า ผู้ตราส่งได้ให้ความยินยอมแก่ผู้ขนส่งทางอากาศให้ใช้การขนส่งทางถนนดังกล่าวได้ ดังนั้นหากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับของในช่วงการขนส่งทางถนน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศก็ยังคงต้องบังคับตามพระราชบัญญัติฯ

ค. กรณีการรับขนรูปแบบอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งขึ้น การขนส่ง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำตามสัญญารับขนของทางอากาศ

โดยหลักพระราชบัญญัติฯ จะใช้บังคับกับเหตุการณ์ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งไม่รวมการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกสนามบิน ดังนั้น หากในกรณีที่ของยังอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งทางอากาศ และได้เกิดความเสียหายขึ้นกับของ โดยเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เกิดขึ้นในขณะที่มีการรับขนโดยรูปแบบอื่นที่ไม่ใช่การรับขนทางอากาศ ซึ่งได้ปฏิบัติการภายนอกสนามบินพระราชบัญญัติฯ จะไม่นำมาใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีดังกล่าว แต่ต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบนั้นๆ แต่เนื่องจากในทางปฏิบัติของการรับขนทางอากาศ อาจต้องขยายการให้บริการด้วยการขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งต้องดำเนินการนอกอาณาเขตของสนามบิน เพื่อให้ของไปถึงมือของผู้รับตราส่งยังจุดหมายปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้รถบรรทุกให้บริการ ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะภายในบริเวณของสนามบินเท่านั้น พระราชบัญญัติฯ จึงได้กำหนดข้อยกเว้นของการใช้บังคับโดยทั่วไปว่า หากการรับขนโดยรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ แม้จะได้ดำเนินการนอกสนามบิน หากการรับขนโดยรูปแบบอื่นนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ เพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งขึ้น การขนส่ง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ความเสียหายใดๆ เป็นผลของเหตุการณ์ซึ่งได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ มิใช่การรับขนโดยรูปแบบอื่นนั้น เว้นแต่จะ

พิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เกิดขึ้นในขณะที่มีการรับขนโดยรูปแบบอื่น พระราชบัญญัติฯ ก็จะไม่นำมาใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีดังกล่าว¹⁶⁶

จากบทสันนิษฐานดังกล่าว ทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของในกรณีที่มีการขนส่งโดยรูปแบบอื่น เช่น โดยรถบรรทุกซึ่งให้บริการรับมอบ (pick-up) และส่งมอบ (delivery) ของ เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งทางอากาศ ถูกสันนิษฐานโดยผลของกฎหมายว่า ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุการณ์ในระหว่างการขนส่งทางอากาศและอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ แต่หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุการณ์ในขณะที่ทำการขนส่งโดยรูปแบบอื่น พระราชบัญญัติฯ ย่อมไม่นำมาใช้บังคับ

ทั้งนี้ การขนส่งโดยรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์ในการขนขึ้นและขนลงนั้นหมายถึง การใช้การขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อทำการขนของขึ้นหรือลงจากอากาศยาน เช่น การใช้รถบรรทุกขนของจากคลังสินค้าของสายการบิน เพื่อนำของไปบรรทุกขึ้นอากาศยาน หรือการใช้รถบรรทุกขนของที่ลงจากอากาศยาน เพื่อนำไปเก็บไว้ที่คลังสินค้าของสนามบิน เป็นต้น

ส่วนการขนส่งโดยรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายลำนั้นหมายถึง การใช้การขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อรับขนของในกรณีที่อากาศยานที่รับขนของจำเป็นต้องมีการถ่ายลำระหว่างการเดินทาง เช่น เทียบการขนส่งจากจังหวัดเชียงใหม่ไปประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเครื่องบินที่มาจากสนามบินเชียงใหม่ต้องมาจอดที่สนามบินดอนเมือง เพื่อทำการเปลี่ยนเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิแล้วขนส่งต่อไปยังสนามบินปลายทางในประเทศญี่ปุ่น การใช้รถบรรทุกขนสินค้าจากสนามบินดอนเมืองไปยังสนามบินสุวรรณภูมิเป็นการขนส่งโดยรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายลำ แต่อาจมีประเด็นให้พิจารณาว่า หากการถ่ายลำระหว่างสนามบินสองลำนั้นมีระยะทางที่ห่างกันมาก โดยต้องใช้รถบรรทุกหรือเรือในการขนส่งข้ามจังหวัดหรือข้ามประเทศ เพื่อนำของไปขึ้นเครื่องบินอีกลำหนึ่ง การถ่ายลำโดยใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในกรณีดังกล่าวจะถือว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งทางอากาศ หรือจะถือเป็นการรับขนอีกรูปแบบหนึ่งซึ่งทำให้การรับขนดังกล่าวเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

สำหรับการขนส่งโดยรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์ในการส่งมอบนั้นหมายถึง การใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในการรับมอบ (pick-up) ของจากผู้ส่งเพื่อนำมาส่งมอบให้ผู้ขนส่งทางอากาศ และการรับมอบจากผู้ขนส่งทางอากาศเพื่อนำไปส่งมอบ (delivery) ให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งมีประเด็นให้ต้องพิจารณาว่า การส่งมอบในที่นี้มีขอบเขตเพียงใด จะรวมถึงการส่งมอบแบบ

¹⁶⁶ มาตรา 37 วรรคสี่ (1) แห่งพระราชบัญญัติฯ

door-to-door ด้วยหรือไม่ เช่น การใช้รถบรรทุกไปรับของที่โรงงานของผู้ตราส่งในจังหวัดฉะเชิงเทรา แล้วนำมาส่งมอบให้ผู้ขนส่งทางอากาศที่สนามบินสุวรรณภูมิ หรือการใช้รถบรรทุกไปรับของจากผู้ขนส่งที่สนามบินสุวรรณภูมิเพื่อนำไปส่งมอบให้กับผู้รับตราส่งที่จังหวัดลพบุรี เป็นต้น หรือจะหมายถึงการส่งมอบแบบ port-to-port เท่านั้น เช่น กรณีผู้ตราส่งนำของมาส่งมอบให้บริษัทการบินไทยที่สำนักงานที่ถนนผ่านฟ้า แล้วผู้ขนส่งใช้รถบรรทุกเพื่อขนส่งของมาให้สายการบินไทยที่ต้นทางเพื่อขนส่งต่อไป เป็นต้น

ดังนั้นจึงมีข้อสังเกตว่า จะใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาว่าการรับขนโดยรูปแบบอื่นอย่างไรเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศตามมาตรา 37 วรรคสี่ (1) แห่งพระราชบัญญัติฯ และอย่างไรเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันซึ่งจะอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

ง. กรณีมีเอกสารการขนส่งทางอากาศที่ออกให้สำหรับการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน ซึ่งมีผลใช้บังคับกับการขนส่งตลอดสาย

พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติมให้ผู้สัญญาสามารถระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้¹⁶⁷ ซึ่งมีผลทำให้ข้อความที่ระบุในเอกสารการรับขนทางอากาศมีผลใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นด้วย

2.2.2.4 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558


จากเนื้อหาที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 2.2.2.2 และ 2.2.2.3 ผู้เขียนขอสรุปความแตกต่างระหว่างหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ ดังตารางด้านล่างนี้

เรื่อง	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	พระราชบัญญัติฯ
ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย	1. ใช้กับการรับขนคนโดยสารและของ ซึ่งกระทำโดยผู้ประกอบ	1. ใช้กับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศ เพื่อสินจ้าง และรวมถึงการรับขน

¹⁶⁷ มาตรา 46 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

	<p>อาชีพรับขน เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ</p> <p>2. ใช้กับกรณีรับขนภายในประเทศ และรับขนระหว่างประเทศ</p> <p>3. ใช้กับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่น และการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด</p> <p>4. ไม่ใช้กับการรับขนซึ่งกระทำโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมไปรษณีย์ภัณฑ์โทรเลข</p>	<p>แบบให้เปล่า ซึ่งดำเนินการโดยผู้ประกอบอาชีพรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ</p> <p>2. ใช้กับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา การรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาซึ่งดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐ และการรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม</p> <p>3. ใช้กับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันเฉพาะในช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ</p> <p>4. ไม่ใช้กับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร</p> <p>5. ไม่ใช้กับการรับขนรูปแบบอื่นที่มีใช้การรับขนทางอากาศ</p>
<p><u>ความหมายของผู้ขนส่ง</u></p>	<p>1. บุคคลซึ่งรับขนผู้โดยสารหรือของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ</p>	<p>1. บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ</p>


		2. บุคคลใดก็ตามที่รับขนคน โดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน
<u>ลักษณะความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</u>	<ol style="list-style-type: none"> 1. รับผิดชอบในความสูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบชกช้า 2. ไม่ได้กำหนดเหตุที่ทำให้ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งต้องเสียสิทธิในการฟ้องคดี 	<ol style="list-style-type: none"> 1. รับผิดชอบในกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และการล่าช้าในการขนส่ง 2. กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับของต้อง ทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ภายในระยะเวลาที่กฎหมาย กำหนด มิฉะนั้นจะเสียสิทธิในการฟ้องคดี
<u>ช่วงเวลาเริ่มต้น และสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</u>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบจากผู้ส่ง 2. สิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน รวมทั้งได้ชำระค่าระวางและค่าอุปกรณ์แล้ว หรือเมื่อพ้น 8 วัน นับแต่วันส่งมอบของ ถ้าผู้ขนส่งมิได้รับคำบอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุปสลายที่เกิดแก่ของ ในกรณีที่ของที่รับขนซึ่งสูญหายหรือบุปสลายนั้นเห็นไม่ได้จากสภาพภายนอก 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบจากผู้ตราส่ง 2. สิ้นสุดลงเมื่อเวลาที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง
<u>ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</u>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย 1.1 กรณีความสูญหาย หรือบุปสลายเกิดจาก <ol style="list-style-type: none"> (1) เหตุสุดวิสัย (2) สภาพแห่งของที่รับขน หรือ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย 1.1 กรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย เกิดจาก <ol style="list-style-type: none"> (1) ความชำรุดบกพร่องคุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั่นเอง

	<p>(3) ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p>  <p>1.2 กรณีการส่งมอบชั่งข้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของที่รับขน หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p>	<p>(2) ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง</p> <p>(3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ</p> <p>(4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออก หรือการนำของผ่านแดน หรือ</p> <p>(5) การที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมาเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนในความเสียหาย จากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ</p> <p>1.2 กรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการขนส่ง หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นหรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนจะดำเนินการตามมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือพิสูจน์ได้ตามเหตุยกเว้นความรับผิดในข้อ (5) ข้างต้น</p>
--	---	--

	<p>1.3 กรณีความเสียหายที่เกิดจากของ ซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญารับขน และ</p> <p>1.4 กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของมีค่า หากผู้ส่งมาไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของในขณะที่ยื่นส่งมอบให้ผู้ขนส่ง</p> <p>2. ข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่ง เพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ต้องทำไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งผู้ส่งจะต้องแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง</p>	<p>1.3 ไม่ได้กำหนด</p> <p>1.4 ไม่ได้กำหนด</p> <p>2. ข้อกำหนดใดๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ จะตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ทำให้สัญญารับขนเป็นโมฆะทั้งฉบับและยังคงอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ</p>
<p><u>การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง</u></p>	<p>1. ไม่มีบทบัญญัติกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้โดยเฉพาะ</p> <p>2. ขึ้นอยู่กับราคาของที่แจ้ง (declared value) หรือจำนวนจำกัดความรับผิดที่ตกลงกัน หรือมูลค่าที่แท้จริงแห่งของที่รับขน</p> <p>2.1 กรณีการรับขนของมีค่าซึ่งได้มีการแจ้งสภาพหรือราคาไว้ ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดอยู่เพียงราคาของที่แจ้ง</p>	<p>1. ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดกรณีของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า ไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม</p> <p>2. หากผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบที่บ่อน้ำ หน ถิ่น ปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่</p>

	<p>2.2 กรณีมีข้อตกลงโดยชัดแจ้งจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดไว้ตามที่ตกลงกัน</p> <p>2.3 กรณีความเสียหายเกิดจากการส่งมอบช้า หากไม่ได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายในกรณีนี้ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงแห่งของที่รับขน</p>	<p>แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง</p>
<p><u>การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง</u></p>	<p>1. บทบัญญัติเรื่องการรับขนไม่ได้บัญญัติเหตุแห่งการเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะ แต่ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อตกลงจำกัดความรับผิดได้ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน</p>	<p>1. ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ทุกกรณี แม้ความเสียหายจะเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ก็ตาม</p>
<p><u>ประเภทและความรับผิดของผู้ขนส่ง</u></p>	<p>1. ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น</p> <p>1.1 ผู้ขนส่งอื่นหมายถึงผู้ขนส่งที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง ให้เป็นผู้ดำเนินการปฏิบัติการขนส่งแทน</p> <p>1.2 บุคคลอื่น หมายถึง บุคคลใดก็ได้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง ให้ทำการรับขนของไปอีกทอด</p>	<p>1. ผู้ขนส่งกับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง</p> <p>1.1 ลูกจ้าง หมายถึง บุคคลที่ทำงานให้แก่ผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะมีการรับสินจ้างหรือไม่</p> <p>1.2 ไม่ได้กำหนดนิยามคำว่าตัวแทนไว้ แต่น่าจะหมายถึงตัวแทนตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p>

	<p>1.3 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่ของ อันเป็นผลจากความผิดของผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่น ซึ่งได้รับมอบหมายให้ขนของ</p> <p>1.4 ไม่มีบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น โดยเฉพาะ ผู้เสียหายอาจต้องฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิด</p> <p>1.5 ไม่มีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นมีสิทธิอ้างข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</p> <p>1.6 ไม่ได้กำหนดเรื่องสิทธิไล่เบี่ยระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่น</p>	<p>1.3 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่ของ อันเป็นผลจากการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย</p> <p>1.4 ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง อาจ ถูก ฟ้อง ร้อง ภาย ใต้ หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ</p> <p>1.5 ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</p> <p>1.6 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบมีสิทธิไล่เบี่ยจากบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย</p> <p>2. <u>ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง</u></p> <p>2.1 ผู้ขนส่งตามสัญญา หมายถึง ผู้ขนส่งที่เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับผู้ตราส่ง หรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง</p> <p>2.2 ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หมายถึง หมายถึงผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา</p> <p>2.3 ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามสัญญารับขนที่ทำไว้กับผู้ตราส่ง</p>
--	---	---

	 <p>2. ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด</p> <p>2.1 หมายถึงผู้ปฏิบัติการขนส่ง แทนผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญากับ ผู้ส่ง โดยแบ่งกันทำการขนส่ง เป็นทอดๆ</p> <p>2.2 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลายอันเกิดกับสินค้าที่รับขน และการส่งมอบ ชักเข้าเกินสมควรด้วย แม้ว่าผู้ขนส่งคนนั้นจะมิได้มีนิติสัมพันธ์ กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ตาม</p>	<p>หรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง</p> <p>2.4 ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น</p> <p>2.5 โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา หรือทั้งสองรายรวมกัน หรือแยกกันได้</p> <p>2.6 ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว มีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ</p> <p>2.7 ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีสิทธิไล่เบี้ยระหว่างกัน</p> <p>3. ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด</p> <p>3.1 หมายถึงผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศหลายรายสืบเนื่องกัน โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว</p> <p>3.2 ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดแรก ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณี ที่ของล่าช้าด้วย โดยผู้ขนส่งทุก</p>
--	---	--

	<p>2.3 ไม่มีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีสิทธิอ้างข้อตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง</p> <p>2.4 ไม่ได้กำหนดเรื่องสิทธิไล่เบี่ยระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แต่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคนใดได้รับผิดชดใช้ค่าเสียหายไปก็มีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งทอดที่มีความผิดได้ตามหลักทั่วไป</p> <p>3. ไม่ได้กำหนด</p>	<p>ทอดเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (jointly and severally) โดยหากเป็นกรณีที่ไม่ทราบว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด ก็จะมีผลให้ผู้ขนส่งแต่ละทอดต้องร่วมกันเฉลี่ยความรับผิด</p> <p>3.3 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดอยู่ในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งจึงมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ</p> <p>3.4 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีสิทธิไล่เบี่ยระหว่างกัน</p> <p>4. ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบภายใต้พระราชบัญญัติฯ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีต่อไปนี้</p> <p>(1) ในระหว่างการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งได้ดำเนินการภายในอาณาเขตของสนามบิน</p> <p>(2) ในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง</p> <p>(3) ในกรณีมีการรับขนโดยรูปแบบอื่น ซึ่งเกิดขึ้นในการ</p>
--	---	--

		<p>ปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับ ขน ทาง อากาศ เพื่อ วัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การ ขนลง การส่งมอบ หรือการ ถ้ายำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็น อย่งอื่น</p> <p>(4) ในกรณีมีเอกสารการขนส่ง ทางอากาศที่ออกให้สำหรับ การรับขนหลายรูปแบบ ร่วมกัน ซึ่งมีผลใช้บังคับกับ การขนส่งตลอดสาย</p>
--	--	---



บทที่ 3

วิเคราะห์ขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภท ในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ มีความแตกต่างจากบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความหลากหลายของประเภทผู้ขนส่ง ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนในการตีความและการปรับใช้พระราชบัญญัติฯ ในบทนี้ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาวิเคราะห์อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นแม่แบบของพระราชบัญญัติฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งศึกษาแนวทางการตีความและการปรับใช้บทบัญญัติในอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศของศาลต่างประเทศซึ่งเป็นสมาชิกภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศอังกฤษ¹ สหรัฐอเมริกา² และเยอรมนี³ เพื่อเป็นแนวทางในการตีความและการปรับใช้พระราชบัญญัติฯ ต่อไป

3.1 ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญานี้ไว้ดังนี้

3.1.1 การรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ใช้บังคับกับการรับขนระหว่างประเทศซึ่งคนโดยสารสัมภาระ หรือของ โดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง และใช้กับการรับขนระหว่างประเทศแบบให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ⁴ ในทำนองเดียวกับบทบัญญัติมาตรา 4 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “รับขน” หรือ “carriage” ไว้ ทั้งนี้ ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ที่ใช้ในประเทศอังกฤษใช้คำว่า “carriage” ในประเทศสหรัฐอเมริกาใช้คำว่า “transportation” ส่วนในประเทศฝรั่งเศสใช้คำว่า “transport”

¹ การเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีผลเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ. 1933 และการเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีผลเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 2004

² การเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีผลเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม ค.ศ. 1934 และการเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีผลเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน ค.ศ. 2003

³ การเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีผลเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม ค.ศ. 1933 และการเข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีผลเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 2004

⁴ ข้อ 1 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

แม้จะใช้ถ้อยคำแตกต่างกัน แต่ศาลส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่า คำต่างๆ เหล่านี้มีความหมายเหมือนกัน กล่าวคือ มีเจตนารับขนและกระทำการขนส่งจริงๆ โดยศาลฝรั่งเศสเห็นว่า การรับขนโดยอากาศยาน ต้องมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญเพื่อการรับขนอย่างแท้จริง ไม่ใช่เพื่อจุดมุ่งหมายอื่น เช่น สอนขับเครื่องบิน หรือทดลองบิน⁵

สำหรับคำว่า “คนโดยสาร” หรือ “persons” นั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้เช่นกัน จึงเกิดปัญหาว่าหมายถึงใคร ความเห็นในเรื่องนี้แบ่งเป็น 2 ฝ่าย ฝ่ายแรกเห็นว่า หมายถึงผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่งเท่านั้น ส่วนฝ่ายที่สองเห็นว่า รวมถึงพนักงานบนเครื่องบินด้วย โดยศาลส่วนใหญ่เห็นด้วยกับฝ่ายแรก เช่น ในคดี *In re Mexico City Air Crash* ศาลวินิจฉัยว่า ลูกเรือเป็นผู้ให้บริการบนอากาศยานจึงไม่ใช่คนโดยสาร หรือในคดี *Sulewski v. Federal Express Corp.* ศาลวินิจฉัยว่า *Sulewski* ซึ่งเป็นช่างเครื่องไม่ใช่คนโดยสารเพราะไม่มีตัวโดยสาร จึงไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้ แต่เรียกร้องค่าชดเชยจากการทำงานได้⁶

ส่วนคำว่า “สัมภาระ” หรือ “baggage” นั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้ แต่จากบทบัญญัติในอนุสัญญาเป็นที่เห็นได้ว่า จะมีการรับขนสัมภาระได้ก็ต่อเมื่อมีการรับขนคนโดยสาร สัมภาระจึงหมายถึงสิ่งที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระให้แก่คนโดยสารสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นด้วย⁷

ส่วนคำว่า “ของ” หรือ “cargo” อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้เช่นเดียวกัน เดิมในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ใช้คำว่า “สินค้า” หรือ “goods” ซึ่งแปลมาจากคำว่า “Merchandise” ในต้นฉบับภาษาฝรั่งเศส แต่ในกฎหมายรับขนฝรั่งเศสนั้น “merchandise” เป็นคำในเชิงธุรกิจพาณิชย์ซึ่งรวมถึงสินค้าทุกชนิด แต่ในระบบคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะในประเทศอังกฤษ คำว่า “goods” หมายถึงสิ่งของที่ไม่มีชีวิตเท่านั้นไม่รวมถึงสัตว์มีชีวิต แต่ศาลส่วนใหญ่ในระบบคอมมอนลอว์ก็ได้ปรับใช้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยตีความว่าสินค้านั้นรวมถึงสัตว์มีชีวิตด้วย เช่น ในคดี *United International Strables v. Pacific Western Airlines* ศาลวินิจฉัยว่า ม้าแข่งถือเป็นสินค้า และในคดี *Parke Davis & Co. v. BOAC* ศาลวินิจฉัยว่า ลิงที่มี

⁵ ชลอ ว่องวัฒนากุล, *กฎหมายอากาศ* (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533), หน้า 168.

⁶ Cotugno Eloise, "No Rescue in Sight for Warsaw Plaintiffs from Either Courts or Legislature-Montreal Protocol 3 Drowns in Committee," *Journal Air Law and Commerce* 58, 3 (Spring 1993): 765.

⁷ ข้อ 3 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ชีวิตถือเป็นสินค้า⁸ ในเวลาต่อมาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงพิจารณาว่าควรจะใช้คำว่า “cargo” แทน “goods” เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกัน ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงใช้คำว่า “ของ” หรือ “cargo” แทน

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “อากาศยาน” ไว้ แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าให้นำคำนิยามของอากาศยานที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาใช้ได้ โดยอากาศยานภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 หมายถึง เครื่องใดก็ตามที่ได้รับการยกให้ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้ โดยปฏิกิริยาของอากาศไม่ใช่ปฏิกิริยาของอากาศที่กระทบกับผิวโลก คำนิยามดังกล่าวไม่ได้หมายถึงเฉพาะเครื่องบินเท่านั้น แต่ยังรวมถึงบอลูน⁹ เรือเหาะ (air ships) เครื่องร่อน (gliders) และเฮลิคอปเตอร์ด้วย¹⁰ แต่ยานลอย (hovercraft) ซึ่งเป็นยานลอยที่แล่นไปตามผิวดินหรือผิวน้ำ ไม่ถือเป็นอากาศยาน

ส่วนคำว่า “เพื่อสินจ้าง” หรือ “for reward” นั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้ให้คำจำกัดความไว้ ศาลในประเทศสมาชิกจึงตีความได้ตามระบบกฎหมายของตน ในประเทศอังกฤษ Civil Aviation Act 1982 ให้คำจำกัดความคำว่า “สินจ้าง” ว่าหมายถึง ค่าตอบแทนในรูปแบบใดๆ ซึ่งได้รับหรือที่จะได้รับไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับเที่ยวบิน โดยไม่คำนึงว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ให้หรือรับค่าตอบแทนนั้น¹¹ ส่วนศาลสูงสุดเยอรมันได้ให้คำจำกัดความ “สินจ้าง” ว่าหมายถึง การขนส่งที่ไม่ใช่การขนส่งโดยไม่มีผลตอบแทน โดยผลตอบแทนจะอยู่ในลักษณะใดก็ได้¹²

กรณีการรับขนโดยไม่คิดสินจ้างนั้นจะต้องปฏิบัติการโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ โดยคำว่า “ผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ” หรือ “air transport undertaking” ไม่มีคำจำกัดความในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่การตีความโดยทั่วไปนั้นหมายถึงสายการบินและนิติบุคคลอื่นซึ่งมีใบอนุญาตภายใต้กฎหมายของรัฐที่ทำการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และของเพื่อ

⁸ United International Strables v. Pacific Western Airlines, 5 Dom. L. Rep.3rd 67 (Brit. Col. Sup. Ct 1969); Parke Davis & Co. v. BOAC, 170 N.Y. S 2d 385 (N.Y. Civ. Ct 1958) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 (Montreal: McGill University, 2005), p. 67.

⁹ Benoit v. Deschamps summarized in 1985 RFDA, at 495 and 1986 RFDA, at 541 cited by ibid. p. 68.

¹⁰ Hovercraft Act 1968 (1968 C.59), Hovercraft Order 1971 (SI.1971/7201)

¹¹ “reward”, in relation to a flight of any person, includes any form of consideration received or to be received wholly or partly in connection with the flight irrespective of the person by whom or to whom the consideration has been or is to be given.

¹² Supreme Court, Germany (Fed R.), 2 April 1974 : 1974 ETL 777. cited by Rene H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carriage (Netherlands: Kluwer Law and Taxation, 1981), p. 36.

สินจ้าง¹³ โดยผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นอาจเป็นบริษัทขนส่งทางอากาศหรือรัฐ หรือองค์กรของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย¹⁴ ซึ่งมีได้ทำข้อสงวนไว้ตามข้อ 57 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ทั้งนี้ ผู้ประกอบการรับขนทางอากาศไม่จำเป็นต้องมีวัตถุประสงค์หลักของการประกอบธุรกิจเป็นการรับขนทางอากาศ¹⁵ แต่ต้องปฏิบัติตามการรับขนทางอากาศอย่างสม่ำเสมอและกระทำเป็นปกติ¹⁶

ทั้งนี้ การรับขนทางอากาศที่มีลักษณะข้างต้นจะอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ในกรณีที่เป็นารรับขนดังต่อไปนี้

1) การรับขนระหว่างประเทศ

การรับขนทางอากาศจะต้องเป็นการรับขนระหว่างประเทศซึ่งต้องมีลักษณะแห่งการรับขนใดๆ ซึ่งคู่สัญญาตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ หรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว หากมีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง ถึงแม้รัฐนั้นจะมีได้เป็นรัฐภาคีก็ตาม แต่การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวกัน โดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้อยู่ภายในอาณาเขตของรัฐอื่น ไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศ จึงไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999¹⁷ ซึ่งเป็นไปในทำนองเดียวกับมาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้ จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปลักษณะการรับขนระหว่างประเทศได้ดังนี้

(1) มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคี 2 ประเทศ เช่น การรับขนทางอากาศจากประเทศสหรัฐอเมริกาไปประเทศอังกฤษ โดยจะมีการหยุดพักหรือถ่ายลำระหว่างทางหรือไม่ก็ได้ ส่วนการรับขนทางอากาศจากประเทศไทยไปประเทศอังกฤษ แม้จะเป็นการรับขนระหว่างประเทศตามความเป็นจริง แต่ไม่เป็นการรับขนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญานี้เพราะประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หรือ

(2) มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีประเทศเดียว ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม หากมีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง แม้รัฐนั้นจะมีใช้ภาคีแห่งอนุสัญญานี้ก็ตาม เช่น การรับขนจากประเทศ

¹³ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 68.

¹⁴ ข้อ 2 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁵ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air* (London: Lloyd's List Law, 2010), p. 39.

¹⁶ Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 36.

¹⁷ ข้อ 1 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

อังกฤษและมาแวะจอดในประเทศไทยแล้วบินกลับไปประเทศอังกฤษ (ตัวโดยสารแบบไป-กลับ หรือ round-trip) จะเข้าลักษณะระหว่างประเทศเพราะเป็นการขนส่งที่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวคือประเทศอังกฤษ แต่มีการจอดพักในประเทศไทยแม้ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีก็ตาม

(3) การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวกัน โดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้จะอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่น ไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศตามความมุ่งหมายของอนุสัญญาฯ นี้ เช่น เที่ยวบินจากเมืองมอนทรีออลไปเมืองแวนคูเวอร์เป็นเที่ยวบินภายในประเทศแคนาดา โดยไม่มีถิ่นหยุดพักอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่น อย่างไรก็ตาม ถ้าตกลงกันให้มีถิ่นหยุดพักในเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ถือว่าเป็นการรับขนภายใต้อนุสัญญาฯ นี้ แต่ถ้าการหยุดพักนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุผลทางเทคนิคและไม่สามารถคาดเห็นได้ในสัญญา เที่ยวบินนั้นก็ถือเป็นการรับขนภายในประเทศ เช่น เที่ยวบินภายในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ถูกสลัดอากาศจี้ให้ไปยังเมืองฮาวานา ประเทศคิวบา ยังถือเป็นที่เที่ยวบินภายในประเทศสหรัฐอเมริกา¹⁸

คำว่า “การหยุดพักหรือการถ่ายลำ” หรือ “a break in the carriage or a transshipment” อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้ โดยระยะเวลาที่ใช้ในการหยุดพักหรือการถ่ายลำไม่เป็นประเด็นในการวินิจฉัยว่าเป็นการรับขนทางอากาศหรือไม่ หมายความว่า หากการรับขนยังคงไม่ขาดตอน แม้จะมีการหยุดพักเป็นเดือนก็ตาม ก็ยังถือเป็นสัญญารับขนฉบับเดียว โดยแบ่งออกเป็นหลายช่วง¹⁹ ในคดีระหว่าง Grein v. Imperial Airways, LTD ข้อเท็จจริงปรากฏว่า นาย Grein โจทก์ซื้อตั๋วเครื่องบินไป-กลับระหว่างกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ กับเมืองแอนด์เวิร์ป ประเทศเบลเยียม จาก Imperial Airways จำเลย โดยมีจุดหยุดพักที่ตกลงกันไว้ที่กรุงบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม โดยตัวเครื่องบินใช้ได้ 15 วัน และราคาที่แสดงไว้ในตั๋วขาไป 4 ปอนด์ และขากลับ 2 ปอนด์ 8 ชิลลิง ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า การรับขนดังกล่าวเป็นเพียงสัญญาเดียวจากกรุงลอนดอนและเมืองแอนด์เวิร์ปทั้งไปและกลับ²⁰

สำหรับคำว่า “ถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้” หรือ “agreed stopping place” อนุสัญญานี้ก็ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้เช่นกัน โดยในคดีระหว่าง Grein v. Imperial Airways, LTD ศาลได้ให้ความหมายของถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ว่าหมายถึง สถานที่ซึ่งตามสัญญาแล้วเครื่องบินจะต้องหยุดพักเพื่อปฏิบัติตามสัญญาฯ รับขน ไม่ว่าจะร่อนลงหยุดพักด้วยความประสงค์ใดก็ตาม และไม่

¹⁸ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 69.

¹⁹ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, หน้า 172.

²⁰ Grein v. Imperial Airways, LTD (1937) 1 K.B. 50 (1936) 2 ALL E.R. 1258. อ้างถึงใน *เรื่องเดียวกัน* หน้า 173.

ว่าคนโดยสารจะมีสิทธิในการหยุดพัก ณ ที่นั้นหรือไม่ก็ตาม²¹ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ในกรณีที่มีความจำเป็น และปรากฏว่าจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงไปตามนั้น การเปลี่ยนแปลงถิ่นที่หยุดพักในกรณีจำเป็นนี้ ก็ไม่ทำให้สูญเสียลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศ²² ทั้งนี้ สถานที่ที่เป็นจุดจอดแวะจะต้องเป็นจุดที่มีการตกลงกันไว้ โดยการหยุดพักนั้นต้องเกิดจากความตั้งใจของคู่สัญญา ดังนั้นการหยุดพักโดยอุบัติเหตุหรือถูกบังคับให้จอด แม้เป็นการหยุดพักในอาณาเขตของประเทศอื่น ก็ไม่ทำให้เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999²³ หากเป็นการหยุดแวะลงด้วยเหตุผลทางเทคนิค เช่น กรณีเกิดอุบัติเหตุที่ต้องมีการแวะลงอย่างฉุกเฉินแล้ว จะไม่เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญานี้²⁴

กรณีจะเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศหรือไม่ ไม่จำเป็นว่าการรับขนทางอากาศจะต้องกระทำผ่านพรมแดนของประเทศไปแล้วเสมอไป สิ่งสำคัญคือเจตนาของคู่สัญญา ดังนั้นในกรณีไม่มีการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา โดยเครื่องบินได้ตกขณะที่เครื่องเพิ่งบินขึ้นหรือเครื่องต้องหยุดในถิ่นอันมิใช่ที่หยุดพักที่ตกลงกันไว้ ก็ไม่ทำให้ลักษณะความเป็นระหว่างประเทศต้องเสื่อมเสียไป แต่หากคู่สัญญาตกลงทำสัญญารับขนทางอากาศ ปรากฏว่าต่อมามีการยกเลิกเที่ยวบินและใช้วิธีการขนส่งโดยทางอื่นแทน แม้เจตนาของคู่สัญญาจะตกลงให้การรับขนทางอากาศและการรับขนโดยทางอื่นนั้นเป็นการรับขนระหว่างประเทศก็ตาม การรับขนดังกล่าวก็ไม่ใช่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามความหมายนี้ ดังนั้นการบินผ่านน่านฟ้าของต่างประเทศโดยมิได้แวะจอดหรือจอดในอาณาเขตของประเทศเดียวกับที่อากาศยานได้บินขึ้น ไม่ถือเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ²⁵

จากนิยามของการรับขนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 พบว่าคำพิพากษาของศาลประเทศภาคีตัดสินว่า แม้ประเทศใดประเทศหนึ่งจะมีได้เป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่ก็ได้ไม่ได้หมายความว่าให้การให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินของประเทศนั้นจะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ.

²¹ เรื่องเดียวกัน หน้า 172.

²² เรื่องเดียวกัน หน้า 173.

²³ เรื่องเดียวกัน หน้า 174.

²⁴ ทศพร ลิ้มธรรม, "ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ," หน้า 2.

²⁵ ภัทรพร อรรถาพิช, "การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร," (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523), หน้า 38-39.

1929 เสมอไป²⁶ เพราะเกณฑ์ในการพิจารณาการบังคับใช้ออนุสัญญาฯ นี้ พิจารณาโดยใช้หลัก “เส้นทางการบิน”²⁷ เช่น คดีระหว่าง Goldman v. Thai Airways International Ltd. และคดีระหว่าง Koirola v. Thai Airways International Ltd. โดยทั้งสองคดีอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาฯ ออร์ซอ ค.ศ. 1929 แม้ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวก็ตาม ดังนั้นสายการบินของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ อาจต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาฯ หากว่าเป็นไปตามเงื่อนไขเรื่องเส้นทางการบินที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา²⁸

จึงเห็นได้ว่า การรับขนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 กับการรับขนระหว่างประเทศภายใต้พระราชบัญญัติฯ นั้นมีลักษณะแตกต่างกัน โดยการรับขนระหว่างประเทศภายใต้พระราชบัญญัติฯ นั้นมีเพียงแต่มีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของ 2 ประเทศ หรือมีถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของอีกประเทศก็ถือเป็นการรับขนระหว่างประเทศแล้ว ในขณะที่เงื่อนไขดังกล่าวไม่ทำให้เป็นการรับขนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เพราะอย่างน้อยรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งเป็นถิ่นต้นทางหรือถิ่นปลายทางต้องเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ด้วย

2) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ถือว่าการรับขนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยกก็อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999²⁹ เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้ การที่จะถือว่าการรับขนหลายรายสืบต่อกันไปนั้น ต้องมีลักษณะ 3 ประการ ได้แก่

- (1) คู่สัญญาเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว
- (2) ต้องมีการแบ่งแยกการรับขนออกเป็นหลายช่วงสืบเนื่องกันไป และ
- (3) คู่สัญญาตกลงกันว่า การรับขนต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องต่อกัน

ก. คู่สัญญาเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว

²⁶ เรื่องเดียวกัน หน้า 38-39.

²⁷ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, "ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายการรับขนทางอากาศ," หน้า 35.

²⁸ เรื่องเดียวกัน หน้า 36.

²⁹ ข้อ 1 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

คำว่า “คู่สัญญา” หมายถึง ผู้ขนส่งคนแรกกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง³⁰ การรับขนซึ่งดำเนินการโดยสายการบินหลายสายสืบเนื่องต่อกันต้องถือเป็นการรับขนอันเดียวกันจะ แบ่งแยกไม่ได้ หากคู่สัญญามีเจตนาให้เป็นเช่นนั้น ไม่ว่าจะมิสัญญาฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตาม

การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบต่อกันไปที่ถือว่าเป็นการรับขนครั้งเดียว โดยไม่แบ่งแยกนั้นต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญาเป็นสำคัญว่า มีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียวหรือไม่ ซึ่งเจตนาดังกล่าวต้องปรากฏในขณะที่ทำสัญญารับขน³¹ อย่างไรก็ตาม มีบางความเห็นที่เห็นว่า เจตนาดังกล่าวอาจปรากฏในขณะที่ทำสัญญาหรือภายหลังจากที่ทำสัญญาก็ได้³² โดยการตกลงกันในรูปแบบสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดไม่ใช่สิ่งที่แสดงถึงความเป็นการรับขนหลายคนหลายทอด เพราะแม้ว่าการรับขนจะดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบต่อกันไป โดยทำสัญญาแยกกันเป็นหลายฉบับก็ตาม แต่หากคู่สัญญามีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว การรับขนดังกล่าวก็ถือเป็นการรับขนเดียวโดยแบ่งแยกไม่ได้

เกณฑ์ในการพิจารณาว่า คู่สัญญามีเจตนาพร้อมกันให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียวหรือไม่นั้น ศาลสหรัฐอเมริกาใช้คำว่า “Common Intention” ซึ่งต้องพิจารณาจากพฤติการณ์เป็นเรื่องๆ ไป เช่น การจ่ายค่าโดยสารรวดเดียวให้กับตัวแทนของสายการบินใดสายการบินหนึ่งย่อมแสดงให้เห็นว่า คู่สัญญามีเจตนาให้การเดินทางนั้นเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยไม่แบ่งแยก³³ แต่ถ้าคนโดยสารจ่ายค่าโดยสารเป็นช่วงๆ การเดินทางไป ก็จะไม่ถือว่ามีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว³⁴ ส่วนการค้นหาเจตนาของคู่สัญญาในกรณีการรับขนของนั้น ศาลจะดูที่หลักฐานแห่งสัญญา เช่น ใบตราส่งทางอากาศ³⁵

ข. ต้องมีการแบ่งแยกการรับขนออกเป็นหลายช่วงสืบเนื่องกันไป

³⁰ Karfunkel v. Cie Nationale Air France, 427 F. Supp. 971 (SD NY, 1977), 14 Avi. 17, 674. cited by Audrey GUELF, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," (Thesis Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University Montreal, 2000), p. 66.

³¹ Malcolm A. Clarke, Contract of Carriage by Air, p. 187.

³² U.S. District Court, Southern District of New York, Briscoe vs. Air France, 30 September 1968: 10 Avi 18.108 cited by Rene H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carriage, p. 49.

³³ Garcia v. Pan American Airways, Lnc. 1 Avi, 1280 (N.Y. Sup. Ct. 1944) อ้างถึงใน ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, หน้า 175.

³⁴ MacCarthy v. East African Airways Corp. 13 Avi, 17, 385 (S.D. N.Y. 1974) อ้างถึงใน ศิริศักดิ์ ตียะพรรณ, "ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ให้บริการ," วารสารอัยการ 4, 43 (2524): 28.

³⁵ Nahm v. SCAC Transport, 21 Avi 17, 478 (Ill App, 1988) cited by Malcolm A. Clarke, Contract of Carriage by Air, p. 45.

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต้องมีการแบ่งแยก การรับขนออกเป็นหลายช่วงสืบเนื่องกันไป แม้ว่าสัญญารับขนนั้นจะเกิดขึ้นภายในดินแดนของประเทศใดเพียงประเทศเดียว ก็ไม่ทำให้สัญญาดังกล่าวสูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไป เช่น ในการเดินทางจากกรุงเทพฯไปกรุงปารีส คนโดยสารอาจโดยสารเครื่องบิน Air India จากกรุงเทพฯไปกรุงบอมเบย์ ประเทศอินเดีย แล้วเปลี่ยนเครื่องเป็นสายการบิน Alitalia โดยสารจากกรุงบอมเบย์ไปกรุงโรม ประเทศอิตาลี และเปลี่ยนเครื่องไปเป็นสายการบิน Air France จากกรุงโรมไปกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งทั้งหมดเป็นการบินต่อเนื่องหลายรายสืบต่อกัน หากผู้โดยสารซื้อตั๋วทำสัญญากับผู้ขนส่งทั้งหมดที่กรุงเทพฯโดยถือเป็นการรับขนเดียวโดยไม่แบ่งแยก

และแม้ว่าการปฏิบัติการตามสัญญารับขนฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดนั้น จะต้องกระทำภายในดินแดนของประเทศใดเพียงประเทศเดียว ก็ไม่ทำให้สัญญาดังกล่าวสูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไปเช่นกัน เช่น กรณีที่การขนส่งสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมายังจังหวัดเชียงใหม่ โดยสินค้าได้ขนส่งจากประเทศญี่ปุ่นมายังกรุงเทพฯด้วยสายการบิน Japan Airlines และมาเปลี่ยนเครื่องเป็นสายการบินไทย เพื่อขนส่งต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่ แม้ว่าการขนส่งในช่วงกรุงเทพฯไปยังจังหวัดเชียงใหม่จะดำเนินการภายในประเทศไทย ก็ไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศ³⁶

นอกจากนี้การรับขนหลายคนหลายทอดก็ไม่สูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องต่อกันไป เพียงเพราะการรับขนช่วงหนึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งทางถนน³⁷

ค. คู่สัญญาตกลงกันว่าการรับขนต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องต่อกัน

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต้องมีเจตนาตั้งต้นว่า การรับขนจะกระทำโดยผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งคน ยกตัวอย่างเช่น ผู้ตราส่งทำสัญญากับผู้ขนส่ง AA ให้ขนส่งจากกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ไปเมืองอันโฮเรต ประเทศสหรัฐอเมริกา จากเมืองอันโฮเรตไปเมืองชิคาโก และจากเมืองชิคาโกไปเมืองซานฟรานซิสโก โดยในช่วงสุดท้ายจากเมืองชิคาโกไปเมืองซานฟรานซิสโก จะดำเนินการโดยสายการบิน BB จากข้อเท็จจริงดังกล่าว การขนส่งจากกรุงโซลไปเมืองอันโฮเรตไปเมืองชิคาโกและเมืองซานฟรานซิสโก จึงถือเป็นการขนส่งเดียวโดยไม่

³⁶ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, หน้า 175.

³⁷ New York Court of Appeals, Egan vs. Kollsman Instruments Corp., 28 December 1965: 10 Avi 17.651 cited by Rene H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carriage, p. 43.

แบ่งแยกตามเจตนาของคู่สัญญา นอกจากนี้ในระหว่างช่วงการขนส่งจากเมืองชิคาโกไปยังเมืองซานฟรานซิสโก ซึ่งแม้จะดำเนินการรับขนภายในอาณาเขตของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ไม่ทำให้สัญญาดังกล่าวสูญเสียลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และยิ่งถือเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัตินี้

การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมักเป็นการดำเนินการแบบ Interline³⁸ กล่าวคือ ผู้ขนส่งสองรายตกลงร่วมกันที่จะยอมรับใบตราส่งทางอากาศที่ออกโดยผู้ขนส่งคนหนึ่ง และสินค้าได้ถูกขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางโดยผู้ขนส่งสองคนหรือมากกว่านั้น แม้ในกรณีที่การปฏิบัติการนั้นจะอยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศมากกว่าหนึ่งฉบับ ก็ยังถือว่าเป็นการรับขนที่ไม่อาจแบ่งแยกได้ ถ้าผู้ขนส่งและผู้ตราส่งตกลงกันไว้เช่นนั้น³⁹ เช่น กรณีที่มีสัญญาระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งคนหนึ่งซึ่งเป็นผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญา ให้ทำการขนส่งจากจุดเอไปยังจุดบี และจากจุดบีไปยังจุดซี โดยมีการตกลงกันตั้งแต่เริ่มแรกว่า ในช่วงสุดท้ายจากจุดบีไปจุดซี จะดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคนอื่น⁴⁰ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญาขณะเข้าทำสัญญารับขนเป็นสำคัญ

ส่วนสัญญารับขนที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรายเดียวเป็นผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ขนส่งดังกล่าวจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ดำเนินการขนส่งแทนตนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน โดยปราศจากความตกลงกับผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งแล้ว ย่อมไม่มีลักษณะเป็นการรับขนหลายรายสืบต่อกันไป แต่การรับขนที่ปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งคนที่สองและคนต่อๆ มาถือเป็นส่วนเพิ่มหรือส่วนขยายของการรับขนเท่านั้น⁴¹ เช่น “การรับขนช่วง” (Substitution carriage) ที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งคนเดียวซึ่งได้รับมอบหมายต่อให้ทำการรับขน หรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาทางเทคนิค แล้วมีการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งรายอื่นต่อจากการรับขนบางส่วนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งที่ตั้งใจ (intended carrier)⁴² การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งซึ่งได้รับมอบหมายให้ดำเนินการรับขนใน

³⁸ Interline Agreement (สัญญาการรับขนต่อให้แก่กัน) หมายถึง สัญญาที่สายการบินสองสายการบินตกลงกันว่า สายการบินจะรับขนส่งต่อให้สายการบินคู่สัญญาในเส้นทางที่สายการบินนั้นเปิดดำเนินการอยู่ อันสืบเนื่องมาจากสายการบินแต่ละสายมีขอบเขตการให้บริการอย่างจำกัด

³⁹ UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 61.

⁴⁰ Ibid. para. 163.

⁴¹ U.S. District Court, Southern District of New York, *Karfunkel vs. Air France*, 4 March 1977: 14 Avi 17.764 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 43.

⁴² Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 44.

กรณีการรับขนช่วงหรือกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาทางเทคนิคดังกล่าวนั้น ไม่ใช่การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

3) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา

นอกจากนี้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ยังใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา⁴³ ในทำนองเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคสี่แห่งพระราชบัญญัติฯ สาเหตุที่บัญญัติไว้เช่นนี้เป็นเพราะปกติจะไม่มีสัญญารับขนโดยตรงระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง จึงมีทบัญญัตินี้เพื่อชี้ให้เห็นว่าอนุสัญญานี้ใช้กับการรับขนในกรณีที่ไม่มี ความเชื่อมโยงกันโดยตรงระหว่างคู่สัญญาด้วย⁴⁴

4) การรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้สัญญาที่ปฏิบัติการโดยรัฐหรือองค์การมหาชน

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ใช้บังคับกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือองค์การมหาชนซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย หากว่าการรับขนนั้นเป็นการรับขนระหว่างประเทศตามข้อ 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999⁴⁵ คล้ายกับบทบัญญัติในมาตรา 4 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติฯ

5) การรับขนร่วมกัน

การรับขนร่วมกัน (combined carriage) ตามอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 คือ การรับขนที่ปฏิบัติการบางส่วนโดยทางอากาศและบางส่วนโดยการรับขนรูปแบบอื่น⁴⁶ ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ โดยอนุสัญญาฉบับนี้จะนำมาใช้บังคับเฉพาะกับการรับขนทางอากาศที่อยู่ภายในขอบเขตของการบังคับใช้ทั่วไป กล่าวคือ เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะตามข้อ 1 ที่กล่าวไว้ข้างต้น และอยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ซึ่งรวมถึงการรับขนรูปแบบอื่นเพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในการปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางอากาศ และรวมถึงการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งนำมาใช้แทนการรับขนที่ตามสัญญาระหว่างคู่กรณีประสงค์จะให้เป็นการรับขนทางอากาศ ดังนั้นแม้ว่าคู่สัญญาจะตกลงกันในสัญญารับขนฉบับเดียวว่าจะดำเนินการรับขนโดยทาง

⁴³ ข้อ 1 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

⁴⁴ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 70.

⁴⁵ ข้อ 2 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

⁴⁶ ข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

อากาศส่วนหนึ่ง และโดยการรับขนด้วยวิธีอื่นอีกบางส่วน การรับขนด้วยวิธีการขนส่งรูปแบบอื่นก็ไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาฉบับนี้⁴⁷

การพิจารณาองค์ประกอบความเป็นระหว่างประเทศนั้น ต้องพิจารณาจากข้อ 1 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยพิจารณาจากถิ่นต้นทางที่มีการรับของโดยอากาศยาน และถิ่นปลายทางที่มีการส่งมอบของโดยอากาศยาน ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบ (air carriage part of the multimodal transport) จึงอาจอนุมานได้ว่า ถิ่นดังกล่าวหมายถึงบริเวณของสนามบินเท่านั้น (airport-to-airport) ไม่ได้ขยายไปถึงสถานที่เริ่มต้นและสถานที่สิ้นสุดของการขนส่งตลอดทั้งสาย (entire voyage)⁴⁸ ซึ่งเป็นบริเวณนอกสนามบิน ดังนั้นหากการขนส่งตลอดทั้งสายเป็นการรับขนระหว่างประเทศ แต่ในช่วงการรับขนโดยอากาศยานเป็นการรับขนภายในประเทศ ก็ไม่ถือเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศและไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ตัวอย่างเช่น ในคดีระหว่าง Siemens v. Schenker⁴⁹ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า บริษัท Schenker ซึ่งได้ออก House Air Waybill รับขนส่งสินค้าทางอากาศจากเมืองเบอร์ลิน ประเทศเยอรมนี ไปเมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย โดยใน House Air Waybill ระบุข้อความว่า การขนส่งในช่วงที่อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่มีผลใช้บังคับ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่เกิน 20 เหรียญสหรัฐต่อน้ำหนักสินค้าหนึ่งกิโลกรัม ปรากฏว่าเมื่อสินค้าไปถึงสนามบินเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย สินค้าก็ได้ถูกขนส่งต่อไปโดยทางรถบรรทุกเป็นระยะทางเพียง 4 กิโลเมตร และความเสียหายได้เกิดขึ้นกับสินค้าในช่วงการขนส่งดังกล่าว ประเด็นแรกที่ศาลพิจารณาคือ ระยะทางที่อยู่ห่างออกจากสนามบิน 4 กิโลเมตรนั้นถือว่ายังอยู่ในอาณาเขตของสนามบินหรือไม่ โดยศาลออสเตรเลียพิจารณาอาณาเขตของสนามบินจากกฎหมายที่ดินของมลรัฐวิกตอเรีย โดยพื้นที่ที่เป็นที่ดินของรัฐวิกตอเรียนั้นรวมถึงบริเวณที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นด้วย บริเวณดังกล่าวจึงไม่ใช่อาณาเขตของสนามบินแต่เป็นถนนสาธารณะ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงไม่ใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจากเหตุการณ์ที่เกิดนอกสนามบินดังกล่าว แต่ผู้ขนส่งก็ยังอ้างการจำกัดความรับผิดตามเงื่อนไขที่ระบุใน House Air Waybill ได้ แม้ความเสียหายจะไม่ได้เกิดจากช่วงการขนส่งทางอากาศก็ตาม คำพิพากษานี้ได้ยืนยันแนวคิดที่ว่า สถานที่ส่งมอบของตามที่ปรากฏในอนุสัญญานั้นหมายถึงสถานที่สิ้นสุดของการรับขนในช่วงการขนส่งทางอากาศเท่านั้น แต่ House Air Waybill ที่ออกให้มันจะมี

⁴⁷ Wolf Muller-Rostin, *Montreal Convention* (Netherlands: Wolter Kluwer Law, 2007), Article 38-3.

⁴⁸ Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* (Netherlands: Wolters Kluwer Law, 2010), p. 222.

⁴⁹ Siemens v. Schenker 162 FLR 469. Cf. BGH 3 May 2007. cited by ibid. p. 223.

ผลผูกพันจนกว่าจะมีการส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งซึ่งอาจเป็นการส่งมอบนอกอาณาเขตของสนามบินได้⁵⁰ ดังนั้นอนุสัญญาฉบับนี้บังคับเฉพาะช่วงการรับขนทางอากาศเท่านั้นที่ต้องเป็นการรับขนระหว่างประเทศ⁵¹

การรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามข้อ 38 วรรค 1 นี้มีความแตกต่างจากการรับขนรูปแบบอื่นที่มีเพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ตามข้อ 18 วรรค 4 โดยในกรณีของการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันนั้น การดำเนินการรับขนในรูปแบบอื่นต้องไม่ใช่การดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการรับขนทางอากาศเท่านั้น แต่ระยะทางของการรับขนรูปแบบอื่นตามข้อ 38 วรรค 1 นี้ต้องมีความสำคัญเทียบเท่ากับการรับขนทางอากาศ โดยการรับขนรูปแบบอื่นนั้นต้องเกี่ยวข้องกับการรับขนตลอดสาย ไม่ใช่เพียงการรับมอบ (pick-up) หรือส่งมอบ (delivery) ของเท่านั้น⁵²

3.1.2 การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไม่ใช่บังคับกับการรับขนดังต่อไปนี้

1) การรับขนพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไม่นำมาใช้กับการรับขนพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหน่วยงานการไปรษณีย์ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับหน่วยงานการไปรษณีย์⁵³ ซึ่งมาตรา 5 (1) แห่งพระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติไว้ในทำนองเดียวกัน

2) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไม่นำมาใช้บังคับกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศที่ปฏิบัติการโดยตรงโดยรัฐ ด้วยความมุ่งประสงค์ที่มีใช้เพื่อการค้าในเรื่องภาระและหน้าที่ของตนในฐานะรัฐอธิปไตย⁵⁴ ซึ่งตรงกับมาตรา 5 (2) แห่งพระราชบัญญัติฯ

3) การรับขนทางอากาศในราชการทหาร

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไม่นำมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศให้แก่หน่วยราชการทหาร ด้วยอากาศยานที่จดทะเบียนในหรือเข้ามาโดยรัฐภาคี ซึ่งระวางทั้งหมดของ

⁵⁰ Ibid. p. 224.

⁵¹ Wolf Muller-Rostin, Montreal Convention, Article 38-2.

⁵² Ibid. Article 38-4.

⁵³ ข้อ 2 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

⁵⁴ ข้อ 57 (a) แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

อากาศยานนั้นได้สงวนไว้โดยหรือในนามของหน่วยราชการทหารดังกล่าว⁵⁵ ซึ่งเป็นไปในการทำงานเดียวกับมาตรา 5 (3) แห่งพระราชบัญญัติฯ

ทั้งนี้ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติว่า อนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า และการรับขนทางอากาศในราชการทหาร ก็ต่อเมื่อรัฐภาคีได้ประกาศไว้ ณ เวลาใดๆ โดยการบอกกล่าวไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาว่าอนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับกรณีดังกล่าว⁵⁶ ทำงานองเดียวกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 5 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

4) การรับขนรูปแบบอื่นที่มีใช้การรับขนทางอากาศ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กล่าวถึงการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ (Intermodal Transport) ว่าอนุสัญญานี้ใช้กับการรับขนทางอากาศเท่านั้น ซึ่งสันนิษฐานว่ารวมถึงการรับขนรูปแบบอื่นเพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ และรวมถึงการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งนำมาใช้แทนการรับขนที่ตามสัญญาระหว่างคู่กรณีประสงค์จะเป็นการรับขนทางอากาศ ตามข้อ 18 วรรค 4 ด้วย⁵⁷ แต่อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามข้อ 38 วรรค 1 โดยในกรณีที่มีการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันซึ่งดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนรูปแบบอื่นนั้น อนุสัญญานี้จะนำมาใช้บังคับเฉพาะกับการรับขนทางอากาศเท่านั้น ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

5) การรับขนภายในประเทศ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ใช้บังคับกับการรับขนระหว่างประเทศเท่านั้น การรับขนที่ไม่เข้าลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศตามข้อ 1 วรรค 2 จึงไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญานี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าวจึงต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภายในของประเทศ โดยบทบัญญัตินี้มีลักษณะแตกต่างจากมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติฯ ที่บัญญัติให้นำพระราชบัญญัติฯ มาใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลมด้วย

ทั้งนี้ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า ข้อกำหนดใดๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขน และความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งได้กระทำก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามุ่งหมายที่จะไม่ใช้กฎเกณฑ์ที่อนุสัญญานี้วางไว้ ไม่ว่าจะโดยการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับ หรือการเปลี่ยนแปลง

⁵⁵ ข้อ 57 (b) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁵⁶ ข้อ 57 วรรคแรก แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁵⁷ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 229.

กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ⁵⁸ ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 7/4 แห่งพระราชบัญญัติฯ

3.2 ผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ

3.2.1 ความหมายของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ

3.2.1.1 ผู้ขนส่ง

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้บัญญัตินิยามของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ดังเช่นพระราชบัญญัติฯ ที่ให้นิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ในมาตรา 3 แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 1 วรรค 1 ซึ่งบัญญัติไว้ตรงกันแล้ว จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ใช้บังคับกับผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้าง โดยไม่คำนึงว่าผู้ประกอบการดังกล่าวจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเป็นธุรกิจหลักหรือไม่ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่ได้หมายความเฉพาะผู้ขนส่งเพื่อการพาณิชย์ที่ประกอบอาชีพรับขนของทางอากาศเท่านั้น แต่หากการรับขนรายได้ได้กระทำโดยเรียกเก็บค่าระวางขนส่ง ผู้ขนส่งดังกล่าวย่อมอยู่ภายใต้อนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวด้วย⁵⁹ นอกจากนี้อนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ยังใช้บังคับกับผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศที่ดำเนินการรับขนโดยไม่คิดสินจ้างอีกด้วย โดยผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศนั้นหมายถึง บุคคลใดๆ ซึ่งประกอบธุรกิจในการรับขนคนโดยสารหรือของด้วยอากาศยานเพื่อสินจ้าง⁶⁰

ในการรับขนของระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ส่งมอบของในสภาพเรียบร้อยให้แก่ผู้รับตราส่งภายในเวลาที่กำหนดหรือเวลาอันสมควร โดยไม่จำเป็นต้องปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเอง แต่อาจมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติการขนส่งแทนได้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ดังนั้นหลายครั้งผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งจึงมิใช่บุคคลเดียวกับผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริง จึงอาจเกิดปัญหาว่าในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับของที่รับขน ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายจะฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายกับผู้ขนส่งรายได้บ้าง บทบัญญัติในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 ไม่ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ แต่ผู้ขนส่งที่อ้างถึงในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อ 17 และข้อ 18 ซึ่งคนโดยสารและผู้ตราส่งสามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้นั้น คือ ผู้ขนส่ง

⁵⁸ ข้อ 49 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁵⁹ Bin Cheng, "The Law of "International" and "Non-International" Carriage by Air," *The Law Society's Gazette* (September 1963): 518.

⁶⁰ Ibid. p. 518.

ตามสัญญา⁶¹ โดยตั้งแต่คดีระหว่าง Benjamins v. BEA⁶² เป็นต้นมา ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการขนส่งจริงก็ไม่ถือเป็นผู้ขนส่งตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 อีกต่อไป เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า จะต้องมิสัญญาขนส่งระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งเท่านั้น อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงจะนำมาใช้บังคับกับผู้ขนส่งดังกล่าว⁶³

นอกจากนี้ในข้อ 30 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 ได้กำหนดให้กรณีการรับขนสินค้าซึ่งกระทำโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องกัน ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งแต่ละคนยังมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่เกิดความเสียหายด้วย แต่ในกรณีที่มีการรับขนที่มีผู้ขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งทอด ซึ่งคู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันให้เป็นการรับขนหลายรายสืบเนื่องกัน หากผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญาได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นปฏิบัติการรับขนแทนตน ผู้ขนส่งที่ได้รับมอบหมายนั้นก็มิถือเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้ายตามความหมายของข้อ 30 ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการตีความคำว่า “ผู้ขนส่ง” เพื่อประโยชน์ในการฟ้องร้องคดี ซึ่งปัญหาว่า ใครเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นั้นได้เกิดขึ้นเนื่องจากแนวทางการตีความที่แตกต่างกันภายใต้ระบบคอมมอนลอว์และซีวิลลอว์

เดิมนักกฎหมายในระบบคอมมอนลอว์พิจารณาข้อเรียกร้องจากมูลละเมิดในฐานะที่เป็นมูลแห่งการฟ้องร้องคดี ดังนั้นจึงถือว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการขนส่งจริงยิ่งกว่าผู้ขนส่งที่ได้เข้าทำสัญญากับคนโดยสาร⁶⁴ จึงเห็นว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 น่าจะใช้บังคับกับกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริงเท่านั้น⁶⁵ แต่นักกฎหมายบางท่านเห็นว่า ผู้ขนส่งตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หมายถึง บุคคลซึ่งมีฐานะเป็นตัวการซึ่งเข้าทำสัญญากับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งเท่านั้น ไม่ว่าจะเข้าทำสัญญาโดยตรงหรือทำสัญญาผ่านตัวแทน หรือเป็นบุคคลที่มีฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องกัน โดยไม่คำนึงว่าบุคคลเหล่านั้นจะได้ออกเอกสารการรับขนหรือได้ปฏิบัติการขนส่งจริงหรือไม่⁶⁶

⁶¹ K. Gunther, “Legal Implication of Code-Sharing Services-A German Perspective” (1997) 22 Air & Sp. L. 8 at 11 cited by Audrey GUELF, “Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers’ Liability,” p. 59.

⁶² Benjamins v. BEA, 572 F.2d 913, 14 Avi. 18,369, US Court of Appeals (2nd Cir., 1978). cited by *ibid.* p. 60.

⁶³ *Ibid.* p. 60.

⁶⁴ *Ibid.* pp. 62-63.

⁶⁵ Report submitted to the 11 th Session of the ICAO Legal Committee, ICAO Doc. 7921, p. 50. cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, pp. 6-7.

⁶⁶ Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin, *Shawcross and Beaumont on Air Law* (London: Butterworths, 1989), p. 363.

ขณะที่ภายใต้ระบบซีวิลลอว์ ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการขนส่งทางอากาศซึ่งไม่มีสัญญา รับขนกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง ไม่อาจถือเป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929⁶⁷ ดังนั้น เมื่อมีการแบ่งแยกระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการขนส่งจริง จึงเป็นไปได้ที่ผู้ เรียกร้องจะฟ้องผู้ขนส่งซึ่งตนไม่มีสัญญาด้วย ตัวอย่างเช่น ถ้า Turkish Airline เป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ขณะที่ความเสียหายเกิดในระหว่างการขนส่งของ Turkish Airline ผู้ตราส่งจะไม่สามารถ ฟ้องคดีกับ Turkish Airline ภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ได้ เนื่องจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นบุคคลภายนอกสัญญา อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการขนส่งจริงจะมีความรับผิดชอบภายใต้ กฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ⁶⁸ โดยระบบซีวิลลอว์ถือว่าผู้ขนส่งที่เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งจริงซึ่ง ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญารับขนอีกช่วงหนึ่งโดยผู้ตราส่งมิได้รู้ถึงการมอบหมายให้ขนส่ง นั้นมีฐานะเป็นตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้เข้าทำสัญญา⁶⁹

คำพิพากษาของศาลหลายประเทศทั้งในระบบคอมมอนลอว์และระบบซีวิลลอว์ ได้ให้ความหมายของ “ผู้ขนส่ง” ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งได้เข้าทำสัญญารับขนในนามตนเองและ ดำเนินการตามหน้าที่ของตนตามสัญญาให้สำเร็จลุล่วงไป⁷⁰ จากการให้คำจำกัดความผู้ขนส่งว่า หมายถึงเฉพาะผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญารับขนหรือผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องกัน ส่งผลให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็น ผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริงในกรณีการรับขนช่วงที่มีใช้การรับขนหลายรายสืบเนื่องกันไม่ได้รับความ ค้ำครองจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา หากผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริงนั้นมิได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขน หรือมิได้เป็นผู้ขนส่งในการขนส่งหลายรายสืบเนื่องกัน⁷¹

ปัญหาที่ว่าใครบ้างที่สามารถถูกฟ้องร้องภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็น ภัยต่อระบบความรับผิดชอบ เนื่องจากผู้ขนส่งที่ไม่อยู่ในความหมายของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญา ออร์ซอ ค.ศ. 1929 จะมีความรับผิดชอบใต้กฎหมายที่ใช้บังคับภายในประเทศ ตัวอย่างเช่น ข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบที่อยู่ในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จะไม่นำมาใช้กับผู้ขนส่ง ดังกล่าว ผู้ขนส่งนั้นจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติเหล่านั้นเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของตนได้⁷² เพื่อเป็นการขจัดปัญหาว่าผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริงซึ่งมิใช่ผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งมีฐานะ

⁶⁷ Audrey GUELF, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," pp. 62-63.

⁶⁸ Ibid. pp. 62-63.

⁶⁹ French Supreme Court, 6 January 1958 : 1958 RFDA 69. and Supreme Court, Germany (Fed. R.), 20 May 1974 : 1974 ETL 630 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 38.

⁷⁰ Ibid. p. 37.

⁷¹ Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, p. 363.

⁷² Audrey GUELF, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," p. 63.

เป็นผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรือไม่ จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาว่าดาลาฮารา ค.ศ. 1961 เพื่อให้ใช้บังคับครอบคลุมทั้งผู้เข้าทำสัญญา รับขนกับผู้ตราส่ง และผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริง โดยอนุสัญญาว่าดาลาฮารา ค.ศ. 1961 ได้ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่ง” ไว้ในข้อ 1 โดยแบ่งผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท คือ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ซึ่งหมายถึง บุคคลในฐานะตัวการที่เข้าทำสัญญา รับขนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กับผู้ตราส่ง หรือกับบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่ง และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” ซึ่งหมายถึง บุคคลนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งดำเนินการรับขนทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 การที่อนุสัญญาว่าดาลาฮารา ค.ศ. 1961 กำหนดให้มีผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ทำให้ผู้ขนส่งทั้งสองประเภทสามารถถูกฟ้องร้องดำเนินคดีและได้รับความคุ้มครองภายใต้อนุสัญญา

3.2.1.2 ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง

ลูกจ้างของผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลที่ผู้ขนส่งทำสัญญาจ้างแรงงานด้วย ซึ่งต้องพิจารณาตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ⁷³ ส่วนตัวแทนของผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลที่ผู้ขนส่งได้ใช้ให้ทำงานบางอย่าง ซึ่งต้องพิจารณาตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศเช่นกัน⁷⁴

ศาลบางแห่งตัดสินว่า ระบบความรับผิดชอบตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่ใช้กับความเสียหายที่เกิดจากผู้ให้บริการบางประเภท เช่น บริษัทรักษาความปลอดภัยของสนามบิน⁷⁵ หรือผู้ให้บริการดูแลรักษาสนามบิน⁷⁶ ขณะที่ศาลบางแห่งก็ตัดสินว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ใช้กับการทำหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยซึ่งดำเนินการโดยลูกจ้างของผู้ขนส่ง⁷⁷ หรือดำเนินการโดยผู้ขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทในเครือที่ให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัย⁷⁸ รวมถึงบริษัทรักษาความปลอดภัยซึ่งทำสัญญาผูกขาดกับผู้ขนส่ง⁷⁹ เนื่องจากบริการเหล่านี้เกี่ยวข้องกับการบินซึ่งหากไม่มีผู้ให้บริการดังกล่าว ผู้ขนส่งก็จะต้องดำเนินการด้วยตนเอง

⁷³ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 125.

⁷⁴ Ibid. p. 125.

⁷⁵ Dazo v. Globe Airport Sec. Servs., 295 F.3d 934 at 939 (9th Cir. 2002) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, pp. 72-73.

⁷⁶ Alley v. Port Auth. Of N.Y and N.J., 58 F. Supp.2nd 15 (E.D.N.Y. 1999) cited by ibid. pp. 72-73.

⁷⁷ Reed v. Wiser, Jr., 555 F.2d 1079 (2d Cir. 1977), cert. denied, 434 U.S. 922 (1977) cited by ibid. pp. 72-73.

⁷⁸ In re Air Crash Disaster at Lockerbie, Scotland, 776 F. SuLkgrpp. 710 (E.D.N.Y. 1991) cited by ibid. pp. 72-73.

⁷⁹ Kabbani v. Int'l Total Servs., 805 F. Supp. 1033 at 1038 (D.D.C. 1992) cited by ibid. pp. 72-73.

ในระบบซีวิลลอว์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบสำหรับการกระทำและการละเว้นการกระทำของลูกจ้าง (servant) และตัวแทน (agent) ไม่ว่าคนเหล่านั้นจะเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่ง (employee) หรือผู้รับจ้างอิสระ (independent contractor) ซึ่งกระทำการเพื่อผู้ขนส่งตามคำสั่งทั่วไปหรือคำสั่งเฉพาะ กล่าวคือ กระทำการภายในขอบเขตการจ้างในการดำเนินการตามสัญญาฉบับ⁸⁰ ตัวอย่างของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง เช่น นักบิน ลูกเรือ พนักงานของผู้ขนส่งที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการด้านเอกสาร การจัดเตรียมและดูแลอากาศยาน การตรวจปล่อยสินค้า และการบรรทุกสินค้า (ลูกจ้างจัดการขนส่งภาคพื้นดิน) ผู้รับจ้างให้บริการรถบรรทุกขนถ่ายสินค้าภาคพื้นดินที่สนามบิน (Handling Agents)⁸¹ บริษัทซึ่งรับจัดการของสำหรับสายการบินทั้งหมดที่สนามบิน⁸² บริษัทที่ดูแลการขนถ่ายสินค้า⁸³ เป็นต้น

ส่วนในระบบคอมมอนลอว์เห็นว่า ผู้ขนส่งน่าจะมีความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลอื่น เช่น ผู้รับจ้างอิสระ โดยศาลสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินให้ผู้ขนส่งทางอากาศรับผิดชอบในการกระทำของผู้รับจ้างอิสระที่ตนได้ใช้บริการ⁸⁴

ในกรณีที่มีการดำเนินคดีกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อผู้โดยสารใต้นุสัญญานี้ หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ตนได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน โดยจำนวนยอดเงินรวมที่จะเรียกจากผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้าง⁸⁵ เช่นเดียวกับมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติฯ เช่น ตัวแทนผู้รับจัดการภาคพื้นดิน (handling agent) ซึ่งเป็นบริษัทอิสระซึ่งอยู่ในสนามบิน ตั้งขึ้นเพื่อจัดการและดูแลสินค้าซึ่งรับขนโดยสายการบิน มีฐานะเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของสายการบินภายในความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (รวมถึงอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) มีผลทำให้สายการบินต้องรับผิดชอบในการกระทำและการละเว้นการกระทำของ

⁸⁰ Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 46.

⁸¹ Court of Appeals, Paris, 17 November 1975 : 1976 RFDA 109, Court of Appeals, Frankfurt, Germany, 21 May 1975 : 1975 ZLW 218. cited by *ibid.* p. 50.

⁸² Court of Appeal, Paris, 17 November 1975: 1976 RFDA 109; Court of Appeals, Frankfurt, Germany (Fed. R.), 12 July 1977: 1978 ZLW 217 cited by *ibid.* p. 46.

⁸³ Court of Appeals, Frankfurt, 21 May 1975: 1975 ZLW 218 cited by *ibid.* p. 46.

⁸⁴ U.S. District Court, Southern District of New York, *Chutter vs. KLM*, 27 June 1955: 4 *Avi* 17.733 cited by *ibid.* p. 46.

⁸⁵ ข้อ 30 วรรค 1 และ 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ตัวแทนผู้รับจัดการสินค้าภาคพื้นดิน⁸⁶ และเมื่อตัวแทนผู้รับจัดการสินค้าภาคพื้นดินถูกผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งฟ้องร้อง ตัวแทนผู้รับจัดการสินค้าภาคพื้นดินสามารถอ้างการจำกัดความรับผิดและข้อต่อสู้ภายใต้อนุสัญญานี้ได้⁸⁷

ทั้งนี้ การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะอยู่ในขอบเขตการจ้างของตน เมื่อเป็นการดำเนินการในหน้าที่ของตน⁸⁸ แม้จะเป็นการกระทำที่ไม่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่ง เช่น การขโมยของ การกระทำโดยไม่เชื่อฟังคำสั่ง ศาลอังกฤษก็ถือว่าเป็นการกระทำภายในขอบข่ายการจ้าง⁸⁹ แต่ในทางตรงกันข้าม ศาลฝรั่งเศสตัดสินว่า ลูกจ้างที่ขโมยของหรือสมรู้ร่วมคิดกับพนักงานบุคลากรในการขโมยของ ไม่ได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้าง⁹⁰

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ต้องรับผิดไว้โดยกำหนดให้บุคคลที่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายตามอนุสัญญานี้มีสิทธิไล่เบียดจากบุคคลอื่นได้⁹¹ ทำนองเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 56/6 แห่งพระราชบัญญัติฯ โดยสิทธิในการไล่เบียดย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ⁹²

3.2.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งของทางอากาศ

ระบบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ได้รับอิทธิพลจากหลักความรับผิดของผู้ขนส่งระหว่างประเทศตามกฎหมายภายในจากระบบกฎหมาย 2 ระบบ อันได้แก่ ระบบคอมมอนลอว์ และระบบซีวิลลอว์ กล่าวคือ

ในระบบคอมมอนลอว์ได้แบ่งประเภทของผู้ขนส่งไว้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ขนส่งอาชีพ (Common Carrier) กับผู้ขนส่งเอกชน (Private Carrier) ในประเทศอังกฤษ ผู้ขนส่งอาชีพหมายถึง ผู้ขนส่งที่ให้บริการขนส่งคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยคนโดยสารเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการ และผู้ขนส่งอาชีพไม่สามารถปฏิเสธการขนส่งบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะโดยปราศจากเหตุผลอันสมควรได้ ส่วนผู้ขนส่งที่ไม่มีลักษณะข้างต้น ก็จะถูกจัดเป็นผู้ขนส่งเอกชน สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้ขนส่งอาชีพ หมายถึง บุคคลที่ทำการรับขนของหรือคนโดยสาร หรือทั้งสอง

⁸⁶ Court of Appeals, Frankfurt, Germany (Fed. R.), 10 January 1978: 1978 ZLW 215 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 43.

⁸⁷ Court of Appeals, Brussels, 10 April 1972: [1973] II LLLR 419 cited by *ibid.* p.49.

⁸⁸ Tribunal Brussels, 30 January 1978: 1979 ETL 957 cited by *ibid.* p. 38.

⁸⁹ House of Lords, Canadian Pacific Railways vs. Lockhart [1942] A.C. 591 cited by *ibid.* p. 38.

⁹⁰ Court of Appeals, Paris, Mutuelle Generale Francaise Accident vs. Sabena, 18 October 1978: 1978 RFDA 456 cited by *ibid.* p. 38.

⁹¹ ข้อ 37 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

⁹² Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 227.

อย่าง เพื่อสินจ้างรางวัล โดยเป็นการขนส่งตามนโยบายซึ่งกำหนดไว้แก่สาธารณะ⁹³ โดยในระบบคอมมอนลอว์ ผู้ขนส่งเอกชนจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของตน ขณะที่ผู้ขนส่งอาชีวะจะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งอาชีวะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นในระหว่างขนส่งและอยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่รับขนนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ราชศัตรูแผ่นดิน ความบกพร่องของสินค้าหรือความผิดของผู้ตราส่งเอง⁹⁴

ส่วนในระบบซีวิลลอว์นั้น บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศสนับว่าเป็นต้นแบบของประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ในการนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายของตน โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส มาตรา 103 บัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อความสูญหายของสินค้าที่รับขน เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัย และผู้ขนส่งจะรับผิดชอบต่อความเสียหายของสินค้าที่รับขน เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความบกพร่องภายในของสินค้านั้นเอง⁹⁵

3.2.2.1 ลักษณะความรับผิดของผู้ขนส่ง

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็น 2 กรณีเช่นกัน ได้แก่ (1) กรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย⁹⁶ ซึ่งมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ มาตรา 37 และ (2) กรณีการล่าช้าในการรับขน⁹⁷ ซึ่งมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ มาตรา 38 ประกอบมาตรา 12

1) กรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย

⁹³ Georgette Miller, Liability in International Air Transport, (U.S.A. : New York, 1977), p. 51. อ้างถึงใน ภัทรพร อรรถาพิช, "การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร," หน้า 83-84.

⁹⁴ Lord McNair, The Law of the Air, (London: Stevens son, 1964), pp. 138 – 139. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน หน้า 85.

⁹⁵ เรื่องเดียวกัน หน้า 85 – 86.

⁹⁶ ข้อ 18 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า "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."

⁹⁷ ข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า "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."

การทำลาย (destruction) สูญหาย (loss) หรือเสียหาย (damage) นั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดนิยามไว้ และแม้ว่าบทบัญญัติจะแบ่งลักษณะของความเสียหายออกเป็น 3 กรณีดังกล่าว ก็ไม่เป็นปัญหาเพราะลักษณะของความเสียหายดังกล่าว ทำให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบอย่างเดียวกัน

สำหรับ “การทำลาย” (destruction) ศาลส่วนใหญ่ไม่ได้พิจารณาจากเฉพาะสภาพของที่แยกออกจากกัน แต่พิจารณาด้วยว่า ของยังอยู่ในสภาพที่มีมูลค่าแต่ได้สูญเสียอัตลักษณ์ทางการค้าไปหรือไม่ เช่น มูลค่าทางการค้าลดลง และไม่สามารถใช้งานตามวัตถุประสงค์ที่ผู้รับตราส่งตั้งใจ เช่น สุนัขพันธุ์เกรย์ฮาวด์ซึ่งตายเมื่อมาถึงปลายทางถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการถูกทำลาย⁹⁸

“ความสูญหาย” (loss) ไม่เพียงรวมถึงกรณีของสูญหายเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีที่ของอยู่ในสถานที่ซึ่งเป็นที่ทราบแต่ไม่สามารถส่งมอบให้ผู้รับตราส่งได้ เช่น ของถูกส่งมอบให้ผิดคน⁹⁹ ในประเทศเยอรมนี กรณีของซึ่งรับขนภายใต้ใบตราส่งทางอากาศฉบับเดียวถูกบรรจุลงใน 4 หีบห่อ หากสินค้า 1 หีบห่อสูญหายไประหว่างการขนส่ง ศาลสูงเยอรมันถือว่าเป็นกรณีของสูญหายมากกว่าที่จะเป็นกรณีของเสียหาย¹⁰⁰ หรือกรณีการขนส่งพรมจากเดลี ประเทศอินเดีย ไปยังประเทศเยอรมนีผ่านประเทศคูเวตซึ่งขณะนั้นกำลังถูกโจมตีโดยประเทศอิรัก ปรากฏว่าเมื่อถึงวันครบกำหนดที่ของต้องเดินทางมาถึงประเทศเยอรมนี ของยังอยู่ที่คูเวต ผู้เรียกร้องอ้างว่า ข้อเท็จจริงในคดีนี้เป็นเรื่องความล่าช้าในการรับขน แต่ศาลเยอรมันตัดสินว่าเป็นกรณีของสูญหาย เนื่องจากสิ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายในคดีนี้ไม่ใช่ความล่าช้าในการรับขนของผู้ขนส่ง แต่เป็นเพราะการถูกโจมตี (invasion)¹⁰¹

สำหรับ “ความเสียหาย” (damage) ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นปรากฏอยู่ในรูปของผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของ ความเสียหายอาจเกิดขึ้นระหว่างการรับขนหรือภายหลังก็ได้ เช่น กรณีหีบห่อสินค้ามีผนึกที่ป้องกันการถูกทำลาย แต่ในระหว่างเที่ยวบินปรากฏว่า ผนึกดังกล่าวถูกเจาะ หากสินค้ามาถึงปลายทางในสภาพสมบูรณ์ แต่เวลาต่อมาปรากฏว่าสินค้าเน่าเสียซึ่งเป็นผลจากการรับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบสำหรับเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น¹⁰² ในประเทศอังกฤษ ความเสียหายทางกายภาพต่อของได้ถูกอธิบายว่า “เป็นความ

⁹⁸ Dalton v. Delta, 570 F 2d 1244, 1247 (5 Cir, 1978) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 109.

⁹⁹ Hatzlachh v. Tradewinds, 738 F Supp 714 (SDNY, 1990) cited by ibid. p. 109.

¹⁰⁰ BGH 22.4.1982, NJW 1983.516 cited by ibid. p. 110.

¹⁰¹ OLG Frankfurt 23.12.1992, TranspR 1993.103 cited by ibid. p. 110.

¹⁰² Nowell v. Qantas, 22 Avi 18,071 (WD Wash, 1990) cited by ibid. p. 105.

เสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน (mischief done to property)”¹⁰³ โดยผู้พิพากษา Hobhouse LJ อ้างถึงความเสียหายต่อสินค้าในฐานะที่เป็นการเปลี่ยนแปลงในสภาพของสินค้าซึ่งลดมูลค่าตัวสินค้าลง¹⁰⁴ เช่น ปลาเค็มที่เสียหายซึ่งเหมาะสมที่จะรับประทานทันที อาจได้รับความเสียหาย หากผู้รับตราส่งตั้งใจจะขายให้ร้านอาหาร แต่ไม่สามารถทำได้เพราะสินค้าถูกขนส่งมาในอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสม¹⁰⁵

2) กรณีการล่าช้าในการขนส่ง

สำหรับประเด็นเรื่องความล่าช้า (delay) ในการรับขนนั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้ให้นิยามไว้เช่นกัน แต่ความล่าช้าในการรับขนทางอากาศนั้นน่าจะหมายถึง การล่าช้าโดยผิดปกติ (Abnormal Delay) ซึ่งเป็นความล่าช้าอันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งในการไม่ดำเนินการตามที่จำเป็นเพื่อให้การรับขนเป็นไปตามกำหนดเวลาอันสมควร ทั้งนี้ คำว่า “กำหนดเวลาอันสมควร” นี้ไม่จำเป็นต้องหมายถึงเวลาที่กำหนดไว้ในตารางเที่ยวบิน (Timetable) แต่ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งที่ต้องการใช้วิธีการขนส่งที่รวดเร็วประกอบการพิจารณาเป็นสำคัญ¹⁰⁶

ศาลสูงสุดฝรั่งเศสเคยตัดสินว่าเงื่อนไขทั่วไปเกี่ยวกับการรับขนซึ่งกำหนดโดยสมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA General Conditions of Carriage) ที่ระบุว่ากำหนดเวลาที่ได้แสดงไว้ในตั๋วโดยสาร ตารางเวลาเดินทาง หรือในที่อื่นใด ไม่ใช่กำหนดเวลาที่ได้รับการยืนยันจากผู้ขนส่ง และไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขน และหากมีสถานการณ์จำเป็น ผู้ขนส่งสามารถเลื่อนตารางเที่ยวบินได้โดยไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวแก่ผู้โดยสาร¹⁰⁷ โดยไม่ถือเป็นความล่าช้าในการรับขน ส่วนในกรณีรับขนของ ไม่ถือว่าผู้ขนส่งได้ให้การยืนยันกำหนดเวลาที่แน่นอนในการรับขนหรือส่งมอบของ และในกรณีนี้ ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่ส่งมอบของภายในระยะเวลาอันสมควรขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงเป็นกรณีๆ ไป¹⁰⁸

¹⁰³ Smith v. Brown (1871) 40 LJQB 214, 218 cited by ibid. pp. 110-111.

¹⁰⁴ E.g. Promet Engineering v. Strurge [1997] CLC 966, 971 cited by ibid. pp. 110-111.

¹⁰⁵ E.g. Ranicar v. Frigmobile [1983] Tas R 113 cited by ibid. pp. 110-111.

¹⁰⁶ สันติ สาทิพย์พงษ์, "ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบบอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย," หน้า 59.

¹⁰⁷ Air France v. Lamour et al., 10 November 1971 : 1972 RFDA 47. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน หน้า 59.

¹⁰⁸ ดู footnote (b) para. 388. ใน Christopher Nyholm Shawcross, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, p.363.

ความล่าช้าไม่ได้หมายถึงเฉพาะแค่ความล่าช้าในเที่ยวบิน แต่หมายถึงความล่าช้าที่เกิดขึ้นในการรับขนไม่ว่าในขั้นตอนใดๆ ที่ผู้ขนส่งรับที่จะดำเนินการ¹⁰⁹ ซึ่งอาจเกิดขึ้นก่อนเครื่องบินออกเดินทาง ในระหว่างเดินทาง หรือแม้แต่หลังเครื่องบินมาถึงก็ได้¹¹⁰ เช่น ในคดีระหว่าง Nowell กับ Qantas¹¹¹ เป็นกรณีที่ขาดเอกสาร ทำให้ของไม่สามารถผ่านพิธีศุลกากรและผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้

สาเหตุของความล่าช้าในการรับขนต้องอยู่ในความหมายของ “การปฏิบัติการ” และต้องสัมพันธ์กับการบิน เช่น อากาศไม่ดี¹¹² เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการรับขน¹¹³ แม้ว่าสาเหตุของความขัดข้องเกิดจากการที่ไม่ดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้ดีก่อนออกเดินทาง หรืออาจเกิดจากการรับขนที่ต้องหยุดชะงักเพราะการปิดสนามบินปลายทาง¹¹⁴ หรือการล่าช้าเพราะมีการเปลี่ยนเส้นทางบินโดยไม่ได้ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง¹¹⁵ ในทางตรงกันข้าม ความล่าช้าในการรับขนที่เกิดจากการบริหารจัดการที่ล้มเหลวหรือเกิดจากการขาดแคลนพนักงาน¹¹⁶ ไม่อยู่ในขอบเขตของข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่ขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในแต่ละประเทศ¹¹⁷

การไปไม่ถึงปลายทางไม่ใช่ความล่าช้า เพราะความล่าช้าตีความได้ว่า เป็นกรณีที่การรับขนได้ดำเนินการไปถึงปลายทางแต่ล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น¹¹⁸ แต่หากเป็นกรณีที่ของไม่ปรากฏจะไม่ใช่ความล่าช้า แต่เป็นกรณีของถูกทำลายหรือสูญหายตามข้อ 18 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999¹¹⁹

¹⁰⁹ Air France v. Arlab, Aix 29.12.1983 (1985) 39 RFDA 478, 483 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 120.

¹¹⁰ Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 188.

¹¹¹ Nowell v. Qantas, 22 Avi 18,071 (WD Wash, 1990) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 120.

¹¹² OLG Dusseldorf 13.6.1996 TranspR 1997.150, 151 cited by ibid. p. 121.

¹¹³ Daniel v. Virgin Atlantic, 59 F Supp 2d 986 (ND Cal, 1998): Ag Baden-Baden 5.2.1999, TranspR 1999.402 cited by ibid. p. 121.

¹¹⁴ Commercial Court, Brussels, Wegge vs. Sabena, 20 December 1965: 1966 RFDA 353 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 187.

¹¹⁵ California Court of Appeals, 2nd District, Information Control Corporation vs. United Airlines, 23 September 1977: 14 Avi 18.128 cited by ibid. p. 187.

¹¹⁶ Lg Bonn 14.1.1998, TranspR 1999.109 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 121.

¹¹⁷ Ibid. p. 121.

¹¹⁸ Cf Abnett v. BA 1996 SLT 529 (Ct Sess) cited by ibid. p. 123.

¹¹⁹ Ibid. p. 123.

มาตรวัดความเสียหายเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ในระบบคอมมอนลอว์ ความเสียหายโดยทั่วไปรวมถึงความเสียหายต่อเนื่อง (consequential damage) ด้วย¹²⁰ ในประเทศอังกฤษ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายทุกประเภท ทั้งที่ผู้ขนส่งรู้หรือควรจะได้รู้เกี่ยวกับผู้เรียกร้อง ณ เวลาที่ทำสัญญา โดยในกรณีของล่าช้า ความเสียหายอาจรวมถึงการสูญเสียตลาด (lost market) ด้วย¹²¹ โดยหากผู้ขนส่งรู้หรือควรจะได้รู้ว่าของที่รับขนส่งประกอบด้วยชิ้นส่วนที่จำเป็นสำหรับธุรกิจของเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายทางธุรกิจด้วย เช่น ความสูญเสียในการผลิต¹²²

ทั้งนี้ อนุสัญญาฉบับนี้ยังได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในการหักท้วง¹²³ ไว้เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติฯ มาตรา 44 ศาลหลายแห่งยืนยันว่า จุดประสงค์ของการหักท้วงคือการทำให้ผู้ขนส่งได้ทราบความรับผิดชอบของตน¹²⁴ เพื่อช่วยเหลือผู้ขนส่งในการรวบรวมหลักฐานที่จำเป็นในการพิสูจน์ข้อเรียกร้อง แม้ในกรณีที่ผู้รับตราส่งรับของและระบุใบรับของว่ารับไว้ “ในสภาพสมบูรณ์” ผู้รับตราส่งก็ยังมีสิทธิหักท้วงความเสียหายที่ถูกปกปิดไว้ภายใน 7 วันนับแต่รับมอบของ¹²⁵ แต่การเพิกเฉยไม่ทำการหักท้วงภายในเวลาที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา จะทำให้เสียสิทธิในการเรียกร้อง เว้นแต่กรณีผู้ขนส่งทำกล้อฉล¹²⁶ ทั้งนี้ กำหนดเวลาที่ระบุไว้ในอนุสัญญานี้ผู้สัญญาไม่สามารถตกลงกันลดได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เรียกร้องมีสิทธิอ้างข้อสัญญารับขนที่ให้สิทธิผู้เรียกร้องสามารถใช้ระยะเวลาที่ยาวกว่าในการหักท้วงได้¹²⁷

การหักท้วงไม่จำเป็นต้องระบุจำนวนค่าเสียหาย¹²⁸ โดยบุคคลที่ทำการหักท้วงต้องเป็นผู้ที่มีสิทธิรับมอบของ กล่าวคือ บุคคลที่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศ¹²⁹ หรือตัวแทนของบุคคล

¹²⁰ Cohen v. Varig, 405 NYS 2d 44, 49 (1978) cited by ibid. p. 119.

¹²¹ Koufos v. Czarnikow [1969] 1 AC 350 cited by ibid. p. 119.

¹²² Hadley v. Baxendale (1859) 9 Ex 341 cited by ibid. p. 119.

¹²³ ข้อ 31 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹²⁴ Hitachi Data Sys. V. United Parcel Serv., Inc., 76 F.3d 276 at 279 (9th Cir. 1996) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p.215.

¹²⁵ Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines, 347 F.3d 448 at 468 (2nd Cir. 2003) cited by ibid. p. 215.

¹²⁶ Lokken v. Fed. Express Corp., 27 Av. Cas. (CCH) 17,596 at 17,600 (S.D.N.Y. 2000) cited by ibid. p. 215.

¹²⁷ Cunliffe-Fraser v. Pan Am, 21 Avi 18,145 (SDNY, 1985) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 165.

¹²⁸ Mystique Creations v. North Star, 22 Avi 18,418 (NYC Civ Ct, 1990) cited by ibid. p. 165.

¹²⁹ Calberson v. ISA, Cass 9.5.1995, (1996) 31 ETL 435 cited by ibid. p. 169.

นั้น เช่น ตัวแทนทำพิธีศุลกากร¹³⁰ หรือบริษัทประกันภัยที่รับช่วงสิทธิ¹³¹ ทั้งนี้ ตัวแทนของผู้มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศต้องมีผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งมีฐานะเป็นตัวแทนด้วยจะไม่อาจหักท้วงตัวเองในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งได้¹³²

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดให้ต้องทำการหักท้วงในกรณีของสูญหาย และไม่มีบทบัญญัติว่า จะต้องทำการหักท้วงในกรณีของถูกทำลายด้วยเช่นกัน¹³³ แต่ในคดีระหว่าง Fothergill v. Monarch Airlines¹³⁴ สภาสูงอังกฤษตัดสินว่า คำว่า “เสียหาย” ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 31 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) รวมถึงความสูญหายบางส่วนด้วย จึงต้องมีการหักท้วงภายในเวลาที่อนุสัญญากำหนด

3.2.2.2 ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในการรับขนทางอากาศซึ่งให้หมายถึงในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งเท่านั้น¹³⁵ ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะไม่นำมาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนการรับขนทางอากาศเริ่มต้นขึ้นหรือภายหลังการรับขนทางอากาศสิ้นสุดลง แต่เมื่อใดที่จะถือว่าของอยู่ในความดูแลหรือหลุดพ้นจากความดูแลของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่มีหลักเกณฑ์กำหนดช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน จึงขึ้นอยู่กับการตีความของศาลในแต่ละประเทศ

กรณีที่ถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว เช่น ขณะที่ของอยู่ในสถานที่ของผู้ขนส่งก่อนที่จะขนมาที่สนามบินต้นทาง¹³⁶ ขณะที่ของอยู่ในสถานที่ของผู้ตราส่ง โดยผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ตราส่งแล้ว¹³⁷ หรือขณะที่ของอยู่กับผู้รับจัดการ

¹³⁰ Air Zaire v. Kimo, TC Bruxelles 9.1.1976 (1977) 31 RFDA 96 cited by ibid. p. 169.

¹³¹ Aetna v. Borair, 338 NYS 2d 786, 790 (NY City Civ Ct, 1972) cited by ibid. p. 169.

¹³² Compaq v. Circle 2001 SLT 368 (Ct Sess) cited by ibid. p. 169.

¹³³ Highlands Ins. Co. v. Trin. & Tobago Airways Corp., 739 F.2d 536 at 538 (11th Cir. 1984) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, pp. 215-216.

¹³⁴ Fothergill v. Monarch Airlines Ltd., [1980] 2 Lloyd's Rep. 295 (H.L. 1980) cited by ibid. p. 216.

¹³⁵ ข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹³⁶ King's Bench Division, London, Westminster Bank vs. Imperial Airways, 27 May 1936: 1936 USAR 39 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p.171.

¹³⁷ New York City Civil Court, New York County, Pick vs. Lufthansa, 3 December 1965: 9 Avi 18.077 cited by ibid. p. 171.

สินค้าภาคพื้นดิน (handling agent) ซึ่งถือเป็นลูกจ้าง (servant) ของผู้ขนส่ง แม้ว่าบุคคลดังกล่าวจะทำงานให้หลายสายการบินก็ตาม¹³⁸

ศาลอังกฤษได้ตัดสินไว้ในคดีระหว่าง Swiss Bank Corpn v. Brink's-Mat Ltd ว่า ธนบัตรที่ถูกโจรกรรมไปในระหว่างที่รถตู้ของจำเลยกำลังวิ่งไปยังคลังสินค้านั้น ไม่ได้อยู่ในความดูแลของสายการบิน KLM เนื่องจากขณะที่รถตู้วิ่งไปยังคลังสินค้านั้น เจ้าหน้าที่สายการบิน KLM ยังไม่มีอำนาจในการควบคุมดูแลสินค้า แม้ว่าภายหลังธนบัตรเหล่านั้นได้ถูกขนย้ายลงจากรถตู้แล้วก็ยังไม่อยู่ในความควบคุมดูแลของสายการบิน KLM จนกว่าสินค้าเหล่านั้นจะถูกตรวจสอบและชั่งน้ำหนักภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่สายการบิน และในคดีอื่นๆ กรณีที่สินค้าถูกขนถ่ายลงจากรถบรรทุกในเขตสนามบินในระหว่างการขนถ่ายนั้นย่อมถือได้ว่า เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศและสินค้าย่อมอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับแต่เวลานั้นแล้ว¹³⁹ และศาลสหรัฐอเมริกาตัดสินในคดีระหว่าง Ijedimna v. Northwest Airlines ที่ผู้ขนส่งทำกระเป๋าเดินทางหาย ในเที่ยวบินจากนิวยอร์กสู่รัฐหลุยส์เซียน่า ประเทศสหรัฐอเมริกา ไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย โดยโจทก์ยืนยันว่าอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่นำมาใช้บังคับเพราะกระเป๋าหายในระหว่างอยู่ที่พื้นดิน แต่ศาลตัดสินว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ใช้บังคับกับการรับขนนี้เพราะสัมภาระอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่งแล้ว¹⁴⁰

ในขณะที่ศาลสูงเยอรมันตัดสินว่า การอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนั้น ไม่ได้หมายถึงเฉพาะการครอบครองหรือควบคุมสินค้าทางกายภาพ แต่รวมถึงการที่สินค้าตกอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมของผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งสามารถจะปฏิบัติหน้าที่ของตนในการดูแลป้องกันสินค้าที่รับขนจากความเสียหายหรือสูญหายได้¹⁴¹ แม้ว่าบุคคลที่จัดการสินค้าจริงๆ จะเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของตนก็ตาม¹⁴²

¹³⁸ Court of Appeals, Frankfurt, Germany, (Fed. R.), 10 January 1978: 1978 ZLW 215 cited by *ibid.* p. 171.

¹³⁹ Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, p. VII/176.

¹⁴⁰ Ijedimna v. Northwest Airlines, Civil Action No. 00-1492 Section "K" (5), 2001 U.S. Dist. LEXIS 10412 at *10-11 (E.D. La. July 16, 2001). cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 72.

¹⁴¹ Supreme Court, Germany (Fed. R.), 27 October 1978 : 1979 ETL 651. cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 170.

¹⁴² *Ibid.* p. 170.

จึงสรุปได้ว่า ศาลอังกฤษและศาลสหรัฐอเมริกาถือช่วงเวลาเริ่มต้นของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจากอำนาจควบคุมสินค้าตามความเป็นจริงของผู้ขนส่ง ดังนั้นความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างทำพิธีศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ของสายการบิน ยังไม่ถือว่าอยู่ในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง จึงไม่ต้องรับผิดชอบ ขณะที่ศาลเยอรมันใช้อำนาจควบคุมสินค้าตามกฎหมายเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาช่วงเวลาเริ่มต้นของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนั้นแม้ว่าความเสียหายของสินค้าจะเกิดขึ้นในระหว่างทำพิธีศุลกากรก่อนที่ผู้ขนส่งจะได้รับมอบสินค้าจากผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

สำหรับช่วงเวลาสิ้นสุดที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนั้น ประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ มีหลักการตีความว่า ผู้ขนส่งจะพ้นจากหน้าที่ดูแลสินค้าตามกฎหมายเมื่อหน้าที่สิ้นสุดลงโดยการส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่ง ไม่ว่าผู้รับตราส่งจะยอมรับสินค้าหรือไม่ก็ตาม¹⁴³ การส่งมอบสินค้าให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรถือว่ายังอยู่ในช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง หากเกิดความเสียหายกับสินค้าขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบ โดยศาลแห่งมลรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาได้นิยามความหมายของ in charge of carrier ว่า หมายถึง การควบคุมดูแลตามความเป็นจริง (actual custody and control) เนื่องจากอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและส่งสินค้าตามความเป็นจริง ศาลจึงไม่อนุญาตให้ผู้ขนส่งอ้างเงื่อนไขว่าการส่งมอบเสร็จสมบูรณ์โดยปริยายเมื่อส่งมอบสินค้าให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรแล้ว¹⁴⁴ แต่หน้าที่ในการดูแลสินค้าของผู้ขนส่งจะยังมีอยู่จนกว่าจะมีการส่งมอบให้ผู้รับตราส่งแล้ว

ส่วนประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ตีความแตกต่างกันไป โดยศาลอุทธรณ์บรัสเซลส์ เบลเยียม ได้ตัดสินในคดี *Farve v. Belgian State and Sabena* ว่า เมื่อสายการบิน Sabena ส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรแล้ว ย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในสินค้าที่รับขนซึ่งอยู่นอกเหนือจากการควบคุมดูแลของตน สายการบิน Sabena ไม่มีสิทธิในการควบคุมสินค้านับแต่เวลาที่สินค้าที่รับขนได้ถูกส่งมอบไปยังเจ้าหน้าที่ศุลกากร ซึ่งเป็นผู้เดียวที่มีอำนาจดูแลสินค้า¹⁴⁵ โดยศาลยึดหลักว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเมื่อผู้ขนส่งต้องอยู่ในฐานะที่สามารถควบคุมดูแลสินค้าที่รับขนได้อย่างแท้จริง ส่วนศาลฝรั่งเศสตีความไว้เป็น 2 แนวทาง แนวทางที่หนึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์บรัสเซลส์ กล่าวคือ ในคดีระหว่าง *Cie Air Liban c. Cie Parisienne de Reescompte*

¹⁴³ ศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ, "หลักเกณฑ์สากลว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ," *วารสารอัยการ* 4, 44: 18.

¹⁴⁴ *All Transport Inc. v. Seaboard World Airlines*, 12 Avi 18, 163 (N.Y. City Ct. 1973) อ้างถึงใน *เรื่องเดียวกัน*, หน้า 18.

¹⁴⁵ 1950 U.S. Av. Rep. 392 (C.A. Brussels, 10 June 1950), pp. 394-395. cited by Georgette Miller, *Liability in International Air Transport* (Netherlands: Kluwer, 1977), p. 146.

et cie Air France โดยศาลถือหลักว่าการรับขนทางอากาศสิ้นสุดลงเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร แนวทางที่สอง ปรากฏตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ปารีส ในคดีระหว่าง Syndicate d'assurances des Lloyds c. Ste Aerofret ศาลตัดสินว่าสินค้าที่เก็บรักษาอยู่ที่สนามบินยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง จึงถือว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ¹⁴⁶ และในคดีระหว่าง Sprinks & Cie c. Air France ศาลตัดสินว่า การขนส่งสิ้นสุดลงเมื่อส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนผู้รับตราส่ง โดยการส่งมอบดังกล่าวเป็นการกระทำตามกฎหมายเพื่อโอนความเสี่ยงและการดูแลรักษาสินค้าจากผู้ขนส่งไปยังผู้รับตราส่ง ซึ่งการกระทำดังกล่าวต้องชัดเจน เช่น การแสดงสิทธิ การขนย้ายสินค้า เป็นต้น เพื่อวัตถุประสงค์ให้ผู้รับตราส่งสามารถเข้าครอบครองสินค้าได้อย่างเป็นรูปธรรม¹⁴⁷ และในคดีระหว่าง Air Express International Agency v. Marsis & Cie ศาลอุทธรณ์ปารีสตัดสินว่า สัญญาขนส่งทางอากาศสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับสินค้าได้ครอบครองสินค้าอย่างแท้จริงแล้ว¹⁴⁸ ซึ่งคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศสในแนวทางที่สองนี้ ทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลสินค้าจนกระทั่งการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนของผู้รับตราส่งได้เกิดขึ้น¹⁴⁹

จึงสรุปได้ว่า ศาลในประเทศซีวิลลอว์มีแนวทางการตีความ 2 แนวทาง แนวทางที่ 1 ถือเกณฑ์ว่าผู้ขนส่งจะสิ้นสุดหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าเมื่อได้ส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรแล้ว ดังนั้นแม้เกิดความเสียหายกับสินค้าในระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ และแนวทางที่ 2 ถือเกณฑ์ว่าผู้ขนส่งจะสิ้นสุดหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าเมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งแล้วเท่านั้น

3.2.2.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายได้ถูกบัญญัติไว้ในข้อ 18 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับ มาตรา 37 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยเหตุหนึ่งเหตุใดตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ ความผิดใดๆ ที่เกิดขึ้นจากผู้ขนส่งและเหตุแห่งความเสียหายอื่นใดที่ไม่เป็นที่ทราบแน่ชัด ย่อมเป็นการกีดกันผู้ขนส่งมิให้หลุดพ้นจากความรับผิด ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าระบบความรับผิดในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.

¹⁴⁶ (1967) 30 RGAE. 168 (C.A. Paris, 27 June 1966), aff'd (1969) 23 RFDA. 397 (Cass. civ. com. 22 April 1969), p. 171. cited by *ibid.* p. 147.

¹⁴⁷ (1969) 23 RFDA. 405 (C.A. Paris 27 June 1969), p. 409. cited by *ibid.* p. 148.

¹⁴⁸ วัชรินทร์ จารุณี, "ระบบเวอร์ซอ," *ข่าวสารการบินพาณิชย์* 16, 2 (มกราคม 2524): 17.

¹⁴⁹ Georgette Miller, *Liability in International Air Transport*, p. 147.

1999 เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งทำให้การหลุดพ้นจากความรับผิดเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ¹⁵⁰

ส่วนกรณีการล่าช้าในการรับขนนั้นปรากฏในข้อ 19 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับมาตรา 38 ประกอบมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งนักวิชาการบางกลุ่มเห็นว่า ความรับผิดกรณีดังกล่าวใช้บทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) โดยในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการขนส่ง ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นหรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น ข้อต่อสู้เพื่อยกเว้นความรับผิดในกรณีนี้อยู่บนพื้นฐานของหลักการใช้ความระมัดระวังตามสมควร การกำหนดภาระการพิสูจน์ดังกล่าวไม่ได้คำนึงถึงการใช้มาตรการอันจำเป็นเพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่คำนึงถึงการใช้มาตรการเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นตามมาภายหลังจากเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว¹⁵¹ ส่วนนักวิชาการอีกกลุ่มเห็นว่า ความรับผิดกรณีดังกล่าวใช้บทสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Liability) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานให้มีความรับผิดในกรณีของมาถึงล่าช้า โดยที่ฝ่ายผู้เสียหายไม่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด¹⁵²

คำว่า “มาตรการที่จำเป็นทั้งปวง” (All necessary measures) โดยเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาคือการใช้ความระมัดระวังและทักษะตามสมควร แต่ในเวลาต่อมาวลีนี้ได้ถูกตีความให้เคร่งครัดขึ้นเป็น “ความระมัดระวังขั้นสูงสุด” (utmost care) โดยการตีความทั้ง 2 แนวมีรายละเอียด ดังนี้

1) แนวเก่า อ้างถึงการใช้ความระมัดระวังและทักษะตามสมควร กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่า ตนได้ทำให้เครื่องบินมีความพร้อมอยู่ในสภาพปลอดภัยก่อนออกเดินทางแล้ว¹⁵³ จึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด

¹⁵⁰ Ingrid Koning, "Liability in Air Carriage of Cargo under the Warsaw and the Montreal Conventions," *Air & Space Law*, XXXIII/4-5 (August – September 2008): 321.

¹⁵¹ Bin Cheng, "The Law of "International" and "Non-International" Carriage by Air," p. 518.

¹⁵² UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 117.

¹⁵³ Cie Jugoslovenski Aero-transport v. Gati, CA Paris 12.12.1961 (1962) 26 RFDA 93 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, pp. 125 - 126.

2) แนวใหม่ ศาลเห็นว่าผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ตนได้ใช้ความระมัดระวังขั้นสูงสุดแล้ว โดยให้ความสนใจไปที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นและพิจารณาว่าผู้ขนส่งสามารถหรือน่าจะป้องกันความเสียหายนั้นได้หรือไม่¹⁵⁴

ส่วนในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายนั้น ผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้าง ไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดโดยอาศัยข้อต่อสู้ว่า ได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือเป็นการพ้นวิสัยที่จะใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ดังนั้น แม้ว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยธรรมชาติหรือจากความผิดของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้าง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น และยังคงต้องรับผิดแม้ว่าผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือเป็นการพ้นวิสัยที่จะใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้วก็ตาม

นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตว่า ทั้งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และพระราชบัญญัติฯ ต่างไม่ได้บัญญัติให้เหตุสุดวิสัยเป็นเหตุยกเว้นความรับผิด ดังนั้นแม้ความเสียหายเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งก็ยังคงมีความรับผิดตามกฎหมาย ซึ่งหลักการดังกล่าวแตกต่างจากกฎหมายขนส่งฉบับอื่น เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบกหรือทางทะเล ที่นำเหตุสุดวิสัยมาเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดเหตุหนึ่ง

ทั้งนี้ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะจากกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือล่าช้าในการรับขน เกิดขึ้นหรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ ของบุคคลผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมา ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน เพียงเท่าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบด้วย¹⁵⁵ ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 วรรคหนึ่งและวรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

การกระทำใดที่ถือเป็นการมีส่วนร่วมในความประมาทเลินเล่อของฝ่ายผู้เสียหายต้องพิจารณาจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ¹⁵⁶ ซึ่งผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์ความประมาทเลินเล่อดังกล่าว¹⁵⁷ โดยความประมาทเลินเล่ออาจเกิดขึ้นจากผู้ตราส่ง เช่น การละเลยไม่เก็บสินค้าใน

¹⁵⁴ Ibid. p. 126.

¹⁵⁵ ข้อ 20 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁵⁶ Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 106.

¹⁵⁷ New York City Civil Court, New York Country, Feibelmann vs. Air France, 5 July 1972: 12 Avi 17.575 cited by ibid. p. 107.

อุณหภูมิต่ำที่เหมาะสมก่อนส่งมอบให้ผู้ขนส่งทำการรับขน¹⁵⁸ การจัดทำหีบห่อและติดฉลากที่ไม่เหมาะสม¹⁵⁹ เป็นต้น ส่วนการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ เช่น การแถลงเท็จเกี่ยวกับน้ำหนักหรือรายละเอียดของสินค้า ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการทำพิธีศุลกากร เป็นต้น

การกระทำโดยประมาทเลินเล่อดังกล่าวยังรวมถึงการกระทำของบุคคลอื่น อันได้แก่ ลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลผู้ต้องเสียหายด้วย ดังนั้นความประมาทเลินเล่อของตัวแทนดำเนินพิธีศุลกากร (customs agent) ของผู้รับตราส่งถือเป็นความประมาทเลินเล่อของผู้รับตราส่งด้วยเช่นกัน¹⁶⁰ ในทางกลับกัน บุคคลที่กระทำการในนามของผู้ขนส่ง เช่น บริษัทที่จัดการทางขึ้นลงเครื่องบิน¹⁶¹ สามารถยกข้อต่อสู้ในข้อ 20 นี้ขึ้นต่อสู้ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้

ข้อตกลงใดที่โน้มไปในทางที่จะมุ่งปลดปล่อยผู้ขนส่งจากความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าว ไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และยังคงอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญานี้¹⁶² ในทำนองเดียวกับมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติฯ

3.2.2.4 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

กรณีของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า¹⁶³ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม¹⁶⁴ ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 39 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ โดยน้ำหนักที่ใช้ในการกำหนดจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดนั้น ให้คิดจากน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อหนึ่งหรือหลายหีบห่อที่เกี่ยวข้อง แต่ถ้าของที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า¹⁶⁴ นั้นกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นๆ ที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ ใบรับของ หรือข้อมูลที่บันทึกโดยวิธีอื่นเดียวกัน ก็ให้ใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเช่นว่านั้นในการคำนวณจำนวนจำกัดความรับผิด¹⁶⁴ ในทำนองเดียวกับหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁵⁸ AG world Exports v. Arrow Air, 22 Avi 18,221 (SD Fla, 1990) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 134.

¹⁵⁹ Webert Ricoeur v. Air France, TC Paris 9.11.1988 (1988) 42 RFDA 391 cited by ibid. p. 134.

¹⁶⁰ New York Supreme Court, New York Country, 24 April 1972: 12 Avi 17.393 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 107.

¹⁶¹ U.S. District Court, Southern District of New York, Chutter vs. KLM, 27 June 1955: 4 Avi 17.733 cited by ibid. p. 107.

¹⁶² ข้อ 26 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁶³ ข้อ 22 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁶⁴ ข้อ 22 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ในกรณีของถูกรวบรวมไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ โดยใบตราส่งทางอากาศระบุน้ำหนักรวมของผู้คอนเทนเนอร์และหีบห่อ ศาลจะตัดสินว่าน้ำหนักรวมดังกล่าวเป็นน้ำหนักที่ใช้คำนวณจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง¹⁶⁵ แต่หากผู้ขนส่งมีหลักฐานเพียงพอเกี่ยวกับน้ำหนักของหีบห่อภายในตู้คอนเทนเนอร์ ก็ให้ใช้น้ำหนักของหีบห่อดังกล่าวในการใช้คำนวณจำนวนจำกัดความรับผิด¹⁶⁶

ส่วนกรณีของที่ถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้ากระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นๆ นั้น คือกรณีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นกับหีบห่อหนึ่ง แต่มีผลให้หีบห่ออื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งใช้ไม่ได้ไปด้วย เช่น มีผลให้ชิ้นส่วนที่เหลือของเครื่องจักรเป็นอันไร้ประโยชน์¹⁶⁷ กรณีเช่นนั้นจึงต้องใช้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่ได้รับผลกระทบในการคำนวณจำนวนจำกัดความรับผิด

อย่างไรก็ตาม หากผู้ตราส่งได้แถลงพิเศษถึงผลประโยชน์เมื่อมีการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมแล้วถ้าจำเป็นแก่กรณี ผู้ขนส่งต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินที่แถลงไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง ในทำนองเดียวกับหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 39 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ

หากในเวลาที่ยื่นคำอุทธรณ์ให้ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้แถลงพิเศษถึงมูลค่าขณะส่งมอบและได้ระบุมูลค่าดังกล่าวไว้ในใบตราส่งทางอากาศ รวมทั้งได้ชำระเงินเพิ่มแก่ผู้ขนส่ง¹⁶⁸ มูลค่าที่แถลงไว้ดังกล่าวจะใช้แทนจำนวนจำกัดความรับผิดตามข้อ 22 วรรค 3 ทั้งนี้ การแถลงพิเศษถึงผลประโยชน์นั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร¹⁶⁹ โดยมูลค่าของที่แถลงเป็นมูลค่าที่มีวัตถุประสงค์สำหรับเป็นจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งมูลค่าดังกล่าวอาจรวมถึงความเสียหายใดๆ ที่เป็นผลจากการผิดสัญญา (consequential damages) ด้วย¹⁷⁰ สำหรับเงินเพิ่มเติมที่ต้องชำระนั้น หากสามารถตกลงจำนวนที่ต้องชำระกันได้แล้ว แม้ยังไม่ได้ชำระก็ถือว่าเข้าเงื่อนไขตามบทบัญญัติ¹⁷¹

¹⁶⁵ Lg Frankfurt 12.3.1991, TranspR 1991.241 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 141.

¹⁶⁶ UTA v. Groupe Concorde, CA Paris, 24.5.1991, BTL 1991.474 cited by *ibid.* p. 141.

¹⁶⁷ Deere v. Lufthansa, 621 F Supp 721 (ND Ill, 1985) cited by *ibid.* p. 141.

¹⁶⁸ Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 112.

¹⁶⁹ Cf KLM v. Hamman, Witwatersrand 5.2.2002, Unit L Rev 2002.924 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, pp. 139 - 140.

¹⁷⁰ U.S. Court of Appeals, Tenth Circuit, 16 February 1972: 12 Avi 17.767 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 112.

¹⁷¹ *Mayers v. KLM*, 108 NYS 2d 251, 256 (1951) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 140.

มูลค่าที่แถลงพิเศษนี้มีผลไปถึงผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วย แม้ว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะได้ออกใบตราส่งทางอากาศฉบับใหม่ โดยไม่ได้บันทึกมูลค่าที่แถลงไว้ในใบตราส่งทางอากาศก็ตาม¹⁷²

หน้าที่ในการพิสูจน์ว่ามีการแถลงพิเศษดังกล่าวเป็นผู้เรียกร้อง¹⁷³ ขณะที่ภาระพิสูจน์ว่า การจดแจ้งมูลค่าสินค้าถูกลบรายการไว้ในใบตราส่งทางอากาศภายหลังจากที่ใบตราส่งดังกล่าวได้ทำขึ้นแล้ว หรือการพิสูจน์ว่ามูลค่าของที่แจ้งสูงกว่ามูลค่าที่แท้จริง อยู่ที่ผู้ขนส่ง¹⁷⁴

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่ามูลค่าของที่แท้จริงต่ำกว่ามูลค่าที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้ ผู้เรียกร้องก็มีสิทธิได้รับเงินจากผู้ขนส่งเพียงเท่ามูลค่าของที่แท้จริงเท่านั้น ในทางกลับกันหากผู้ตราส่งได้แจ้งมูลค่าต่ำกว่าความเป็นจริงเพื่อจะได้ชำระค่าระวางถูกลบ เท่ากับผู้ตราส่งกำลังเติมพันว่า ของคงจะไม่เสียหายจากการรับขน และไม่น่าจะได้รับความเห็นใจจากศาลหากมีความเสียหายเกิดขึ้น¹⁷⁵ เช่น ในคดีระหว่าง Perera กับ Varig สินค้าที่พิพาทคือทองซึ่งมีมูลค่าจริง 150,000 เหรียญสหรัฐ แต่มูลค่าที่ผู้ตราส่งได้แถลงไว้คือ 22,500 เหรียญสหรัฐ ศาลสหรัฐอเมริกาถือว่ามูลค่าที่แถลงเป็นมูลค่าที่เรียกร้องได้ อย่างไรก็ตาม ต่อมาในคดีระหว่าง BRI กับ Air Canada ศาลสหรัฐอเมริกาเห็นว่า การแถลงพิเศษนี้ต้องตีความว่าหมายถึงการแถลงมูลค่าที่สูงกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบข้อ 22 เท่านั้น ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถใช้ชดใช้เงินตามจำนวนที่แถลงไว้ต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงได้ เพราะจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่ต่ำกว่าได้ถูกกำหนดไว้แล้วในข้อ 22¹⁷⁶

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญาับขนมีการจำกัดความรับผิดชอบที่สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนดหรือไม่มีการจำกัดความรับผิดชอบก็ได้¹⁷⁷ ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับมาตรา 7/2 แห่งพระราชบัญญัติฯ

¹⁷² Supreme Court, Germany (Fed. R.), 20 May 1974: 1974 ULR 204 cited by Rene H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carriage, p. 112.

¹⁷³ Chowdhury v. Singapore Airlines, 23 Avi 18,208 (EDNY, 1991) cited by Malcolm A. Clarke, Contract of Carriage by Air, pp. 139 - 140.

¹⁷⁴ Supreme Court, Lebanon, KLM vs. Kachour cited by Rene H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carriage, p. 112.

¹⁷⁵ Perera v. Varig, 775 F 2d 21, 24 (2 Cir, 1985) cited by Malcolm A. Clarke, Contract of Carriage by Air, p. 140.

¹⁷⁶ BRI v. Air Canada, 725 F Supp 133, 138-139 (EDNY, 1989) cited by ibid. p. 140.

¹⁷⁷ ข้อ 25 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ข้อตกลงใดที่โน้มไปในทางที่จะมุ่งกำหนดการจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าว ไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และยังคงอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาฉบับนี้¹⁷⁸ ในทำนองเดียวกับมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้การจำกัดความรับผิดนี้ไม่เป็นการห้ามศาลไม่ให้ชี้ขาดเพิ่มเติมตามกฎหมายของตนให้เสียค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการดำเนินคดีซึ่งโจทก์ต้องเสียไปรวมทั้งดอกเบี้ยด้วย แต่หากจำนวนเงินค่าเสียหายที่ศาลชี้ขาด โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการดำเนินคดีนั้น ไม่เกินจำนวนเงินซึ่งผู้ขนส่งได้เคยยื่นข้อเสนอให้โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลา 6 เดือนนับจากวันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนการเริ่มดำเนินคดี ถ้าการดำเนินคดีมีขึ้นภายหลัง ศาลที่พิจารณาคดีไม่สามารถพิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในการฟ้องร้องดำเนินคดี รวมถึงดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ได้¹⁷⁹ ในทำนองเดียวกับหลักการในมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติฯ บทบัญญัตินี้ก่อให้เกิดการจูงใจในการเสนอจ่ายเงินเพื่อลดการนำคดีขึ้นสู่ศาล ทำให้ที่ปรึกษากฎหมายมักแนะนำว่า ผู้เรียกร้องไม่ควรรีบฟ้องคดีภายใน 6 เดือนนับแต่เกิดเหตุ แต่ควรรอข้อเสนอจากทางผู้ขนส่งก่อน¹⁸⁰

3.2.2.5 การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

เดิมอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีบทบัญญัติที่ทำให้ผู้ขนส่งอาจเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดได้¹⁸¹ แต่ปัญหาของบทบัญญัติดังกล่าวคือ การขาดการตีความที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันเนื่องมาจากถ้อยคำของบทบัญญัติที่เปิดโอกาสให้ศาลตีได้อย่างความหลากหลายและแบ่งเป็นหลายมาตรฐาน¹⁸² บทบัญญัติดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยพิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 4 เนื่องจากเหตุผลในเรื่องกระบวนการพิจารณาที่เกี่ยวกับการเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดนั้นมีขั้นตอนที่ยืดยาว ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง และไม่มีประสิทธิภาพ¹⁸³ การยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับการเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดดังกล่าวโดยพิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 4 นั้นถือเป็นเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์กฎหมายอากาศ และหลักการเดียวกันนั้นก็ได้นำไปใช้กับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ส่งผลให้ผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ในทุกกรณี แม้ว่าจะระดับ

¹⁷⁸ ข้อ 26 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁷⁹ ข้อ 22 วรรค 6 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁸⁰ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, pp. 153-154.

¹⁸¹ ข้อ 25 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

¹⁸² Ingrid Koning, "Liability in Air Carriage of Cargo under the Warsaw and the Montreal Conventions," p. 325.

¹⁸³ Ibid. p. 326.

ของความผิดจะร้ายแรงเพียงใด หรือแม้แต่ความตั้งใจของผู้ขนส่ง ก็ไม่จำเป็นต้องนำมาพิจารณาอีกต่อไป¹⁸⁴

ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้น การเสียชีวิตในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีเฉพาะในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ ระบบความรับผิดชอบตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงเป็นประโยชน์สำหรับผู้ขนส่ง ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง ไม่เพียงแต่มูลฐานแห่งการเรียกร้องที่คลายความเคร่งครัดลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เป็นแบบ unbreakable ด้วย¹⁸⁵ นอกจากหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบแบบ unbreakable จะใช้กับผู้ขนส่งแล้ว ยังใช้กับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย¹⁸⁶

3.3 ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

3.3.1 ความหมายของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายถึง บุคคลหนึ่งในฐานะตัวการได้จัดทำสัญญารับขนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญานี้ กับผู้ตราส่งหรือกับบุคคลซึ่งกระทำในนามของผู้ตราส่ง¹⁸⁷ ซึ่งมีความหมายเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 คำว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา” นั้นปรากฏอยู่ในหมวด 5 ว่าด้วยการรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งแตกต่างจากพระราชบัญญัติฯ ที่ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ไว้แต่ต้นในมาตรา 3 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาข้อ 39 แห่งอนุสัญญาดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นคำที่จะนำมาใช้ในกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขน โดยบุคคลดังกล่าวไม่ได้ปฏิบัติการรับขนด้วยตนเอง แต่ได้มอบอำนาจให้บุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” เป็นคนปฏิบัติการรับขนแทน จึงกล่าวได้ว่า ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นคำที่นำมาใช้ในกรณีที่มีผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเท่านั้น แต่หากผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งกระทำการรับขนด้วยตนเอง หรือมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนปฏิบัติการแทน ผู้ขนส่งดังกล่าวย่อมมีฐานะเป็นผู้ขนส่งซึ่งอยู่ภายใต้ระบบความรับผิดในหมวด 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁸⁴ Ibid. p. 327.

¹⁸⁵ Ibid. p. 344.

¹⁸⁶ ข้อ 30 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁸⁷ ข้อ 39 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ส่วน “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายถึง บุคคลที่ปฏิบัติการรับขนทั้งหมดหรือบางส่วน โดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญานี้สำหรับการรับขนในช่วงเช่นว่านั้น¹⁸⁸ ซึ่งมีความหมายเช่นเดียวกับมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ

การที่อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 39 บัญญัติถึงผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual Carrier) และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier) ไว้ ทำให้ผู้ขนส่งทั้งสองประเภทสามารถถูกฟ้องร้องดำเนินคดีและมีสิทธิได้รับความคุ้มครองภายใต้อนุสัญญานี้ แม้ว่าความจริงแล้วผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด จึงไม่ใช่คู่สัญญา¹⁸⁹ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แต่ต้องดำเนินการในนามของตนเองและต้องไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญา¹⁹⁰

คำว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา” และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” ปรากฏขึ้นครั้งแรกในอนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961 เนื่องจากในช่วงเวลาที่มีการประกาศใช้อนุสัญญาดังกล่าว ทางปฏิบัติในทางการค้าของผู้ขนส่งทางอากาศนิยมการเช่าเครื่องบินพร้อมลูกเรือและการแลกเปลี่ยนอุปกรณ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันมากขึ้น ในสถานการณ์เช่นนั้น บริษัทที่เป็นผู้ปฏิบัติการจริงในการรับขนระหว่างประเทศ ไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญา และไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ทั้งยังไม่มีความสัมพันธ์ทางสัญญากับผู้ส่งสินค้า แต่เป็นผู้ที่ปฏิบัติการขนส่งจริงซึ่งเรียกว่า “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” เช่น ในกรณีผู้รับจัดการขนส่งหรือผู้รวบรวมสินค้า (freight consolidator) ซึ่งทำสัญญากับผู้ตราส่งในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในนามตนเอง และมอบหมายให้สายการบินดำเนินการขนส่งจริง¹⁹¹ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าวจะอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามสัญญา ขณะที่สายการบินจะอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

สำหรับตัวอย่างของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงที่เห็นได้ชัดในทางปฏิบัติปัจจุบัน มักปรากฏในกรณีมีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างสายการบินตั้งแต่สองสายขึ้นไป ที่ตกลงให้สายการบินหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual Carrier หรือ Marketing Carrier) มีสิทธิใช้รหัสเที่ยวบิน (Flight Designated Code) ของตนในการจำหน่ายบัตร

¹⁸⁸ ข้อ 39 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

¹⁸⁹ UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 177.

¹⁹⁰ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 234.

¹⁹¹ Ibid. p. 232.

โดยสารหรือระวางในเที่ยวบินที่ทำการบินโดยอีกสายการบินหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier หรือ Operating Carrier) ได้¹⁹² เช่น

- สายการบิน Air France สามารถจำหน่ายบัตรโดยสารในเส้นทางภูเก็ต – กรุงเทพฯ – ปารีส โดยใช้รหัสเที่ยวบินของตน คือ AF 8029 ในเส้นทางบินระหว่างภูเก็ต – กรุงเทพฯ ซึ่งสายการบินบางกอกแอร์เวย์เป็นผู้ทำการบิน เพื่อเชื่อมต่อไปยังเที่ยวบิน AF 165 ในเส้นทางบินระหว่างกรุงเทพฯ – ปารีส ที่สายการบิน Air France เป็นผู้ทำการบินได้¹⁹³

- สายการบิน AA ให้บริการระวางสินค้าจากเอเชียไปยุโรป และสายการบิน BB ให้บริการระวางสินค้าจากยุโรปไปประเทศสหรัฐอเมริกา สายการบินทั้งสองนี้ตกลงกันว่า สายการบิน AA จะขายระวางพื้นที่ให้บริการโดยสายการบิน BB จากยุโรปไปประเทศสหรัฐอเมริกา โดยใช้รหัสของสายการบิน AA ของตัวเอง (designator code) ในทำนองเดียวกัน สายการบิน BB ก็ขายระวางพื้นที่ให้บริการโดยสายการบิน AA จากเอเชียไปยุโรปโดยใช้รหัสของสายการบิน BB ของตน¹⁹⁴

จากตัวอย่างดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งตามสัญญาสามารถจำหน่ายบัตรโดยสารหรือจำหน่ายระวางพื้นที่ให้บริการภายใต้รหัสเที่ยวบินของตนได้ แม้ว่าตนเองจะไม่ได้ทำการบินในเที่ยวบินดังกล่าว ซึ่งแตกต่างจากเที่ยวบินที่มีการส่งต่อคนโดยสาร (Interline) ที่จะต้องจำหน่ายบัตรโดยสารภายใต้รหัสเที่ยวบินของสายการบินที่ทำการบินในเที่ยวบินนั้น

นอกจากนี้ในกรณีการรับขนช่วง (Substitute carriage) ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งคนแรกมอบหมายให้ผู้ขนส่งคนอื่นทำการขนส่งโดยที่ผู้ตราส่งไม่รู้ กรณีนี้ผู้ขนส่งคนแรกจะถือเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาและจะต้องรับผิดชอบในความผิดพลาดและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งที่ตนมอบหมาย ซึ่งถือเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย¹⁹⁵ แต่หากผู้ตราส่งได้รับรู้ถึงการมอบหมายนั้น และเอกสาร

¹⁹² ความจำเป็นของการใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Code-Sharing) เกิดขึ้นเนื่องจากการทำการบินระหว่างประเทศจะสามารถทำได้ต่อเมื่อสายการบินนั้นเป็นสายการบินที่กำหนด (Designated Airline) ซึ่งได้รับสิทธิการบินที่รัฐต่างๆ ได้มาจากการเจรจาแลกเปลี่ยนกันผ่านความตกลงทวิภาคีระหว่างกันจากรัฐของตน อย่างไรก็ตาม เสรีภาพทางอากาศบางประเภทอาจถูกรัฐสงวนไว้ให้แก่สายการบินภายในประเทศของตนเท่านั้น ดังนั้นแม้ว่าผู้ขนส่งตามสัญญาจะไม่มีสิทธิทำการบินในบางเส้นทางก็สามารถตกลงกับสายการบินที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางนั้นเพื่อสามารถขยายเส้นทางบริการของตนได้มากขึ้น ในขณะที่สายการบินในประเทศที่เป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงในเส้นทางนั้นก็ได้รับประโยชน์จากการจำหน่ายบัตรโดยสารได้มากขึ้น และเที่ยวบินสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางระหว่างประเทศได้

¹⁹³ อรรถนัฐ น้อยพานิช, "การใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินกับการคุ้มครองผู้บริโภค," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), หน้า 33.

¹⁹⁴ UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 170.

¹⁹⁵ Supreme Court, Germany (Fed. R.), 20 May 1974: 1974 ETL 630 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 44.

การรับขนได้ถูกสลักหลังต่อไปเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งคนอื่น สัญญารับขนฉบับเดิมก็จะถูกแทนที่โดยสัญญารับขนฉบับใหม่ มีผลทำให้ผู้ขนส่งคนใหม่กลายเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา ขณะที่ผู้ขนส่งคนเก่าถูกปลดเปลื้องจากหน้าที่และความรับผิดชอบทั้งหมด¹⁹⁶

การเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องปรากฏว่าผู้ขนส่งนั้นได้ปฏิบัติการขนส่งจริงด้วย¹⁹⁷ หากสายการบินที่เป็นพาร์ทเนอร์ ในกรณีมีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมให้บริการบางอย่างแก่การรับขน เช่น การบรรทุกของ การบำรุงรักษาเครื่องบิน การกระทำความผิดกล่าวยังไม่ถือเป็นการปฏิบัติการขนส่ง¹⁹⁸

3.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

ผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 สำหรับการรับขนทั้งหมดตามสัญญารับขนทางอากาศ¹⁹⁹ ขณะที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เฉพาะการรับขนในช่วงที่ตนปฏิบัติการเท่านั้น²⁰⁰ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติฯ

ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ต่างมีความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นอันได้แก่ลูกจ้างและตัวแทนของตนและของผู้ขนส่งอีกฝ่ายด้วย โดยการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ที่ได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตนเกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ถือเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย²⁰¹ ตามหลัก Vicarious liability ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 49 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ ในทำนองเดียวกันการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาที่กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามสัญญา ก็ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วยเช่นเดียวกัน ดังนั้น หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งทำหน้าที่ในการปฏิบัติการขนส่งในทางที่จ้าง ไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นด้วย แต่ทั้งนี้การกระทำและละเว้นการกระทำดังกล่าวจะไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

¹⁹⁶ U.S. District Court, Southern District of New York, *Briscoe vs. Air France*, 30 September 1968: 10 Avi 18.108 cited by *ibid.* pp. 44-45.

¹⁹⁷ Audrey GUELFY, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," p. 73.

¹⁹⁸ *Ibid.* p. 73.

¹⁹⁹ ข้อ 40 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

²⁰⁰ ข้อ 40 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

²⁰¹ ข้อ 41 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งความรับผิดที่เกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ความตกลงพิเศษใดๆ ที่ผู้ขนส่งตามสัญญายอมผูกพันนอกเหนือไปจากที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ หรือการสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ใดๆ ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ หรือการแปลงเป็นพิเศษถึงผลประโยชน์เมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทาง ข้อตกลงเหล่านี้ไม่กระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย²⁰² ซึ่งมีหลักการทำนองเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 49 วรรคสองและวรรคสามแห่งพระราชบัญญัติฯ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ยังได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในการฟ้องคดีเรียกร้องค่าเสียหายว่า โจทก์สามารถเลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงคนใดคนหนึ่งหรือทั้งสองคนก็ได้ โดยจะดำเนินคดีรวมกันหรือแยกกันก็ได้ หากโจทก์เลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งคนใด ผู้ขนส่งคนนั้นก็ยังสามารถเรียกผู้ขนส่งอีกคนเข้ามาในคดีได้ โดยวิธีพิจารณาคดีและผลแห่งคดีจะอยู่ในบังคับแห่งกฎหมายที่พิจารณาคดีนั้น²⁰³ ทำนองเดียวกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 56/2 แห่งพระราชบัญญัติฯ ดังนั้นผู้ขนส่งตามสัญญาจึงไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้ เช่น ในคดีระหว่าง Western Digital Corp v. British Airways Plc ศาลอังกฤษยินยอมให้บุคคลใดๆ นอกเหนือจากบุคคลที่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลที่ได้รับสิทธิภายใต้ใบตราส่งทางอากาศ สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงที่เกี่ยวข้องกับการเสียหายของสินค้านั้นได้²⁰⁴

ในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงพิสูจน์ได้ว่า ได้กระทำภายในขอบข่ายการจ้าง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นก็มิมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ ได้ด้วยเช่นกัน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาฯ ได้²⁰⁵ ทำนองเดียวกับหลักการในมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้ ยอดเงินรวมที่ผู้เสียหายอาจได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว ย่อมไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่ง

²⁰² ข้อ 41 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁰³ ข้อ 45 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁰⁴ Alexandra Kingdom, "November Case of the Month - Title to Sue and Notice under Article 26-A,"

<http://www.forwarderlaw.com>.

²⁰⁵ ข้อ 43 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ตามความเป็นจริงภายใต้อนุสัญญานี้ แต่บุคคลที่กล่าวมาไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าการจำกัดความรับผิดซึ่งใช้บังคับแก่ตน²⁰⁶ เช่นเดียวกับหลักการในมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติฯ

ข้อสัญญาใดๆ ที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือกำหนดการจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับในอนุสัญญานี้ ข้อสัญญานั้นเป็นโมฆะ แต่ไม่ทำให้สัญญาฉบับอื่นเป็นโมฆะทั้งฉบับและยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้²⁰⁷ เช่นเดียวกับหลักการในมาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติฯ

ทั้งนี้ ในระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้น สามารถใช้สิทธิไต่เบี่ยหรือเรียกค่าเสียหายใดๆ จากผู้ขนส่งอีกคนเพื่อให้ชดใช้เงินที่ตนออกไปก่อนได้ เว้นแต่กรณีที่กำหนดไว้ในข้อ 45²⁰⁸ ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับในมาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติฯ

3.4 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

3.4.1 ความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดนิยามคำว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้โดยเฉพาะ แต่จากคำว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ปรากฏอยู่ในบทบัญญัติต่างๆ ในอนุสัญญา ได้แก่ ข้อ 1 วรรค 3 ข้อ 36 และข้อ 39 ซึ่งคล้ายกับบทบัญญัติในมาตรา 4 วรรค 3 มาตรา 45 และมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติฯ การพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และพระราชบัญญัติฯ จึงมีหลักเกณฑ์เดียวกัน

สำหรับตัวอย่างของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่พบเห็นในทางปฏิบัติ ได้แก่²⁰⁹

- กรณีผู้ตราส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งให้ขนส่งจากจุด A ไปจุด B และจากจุด B ไปจุด C และตารางเที่ยวบินของผู้ขนส่งแสดงให้เห็นว่า ส่วนหนึ่งของการเดินทางดำเนินการโดยผู้ขนส่งรายอื่น²¹⁰

²⁰⁶ ข้อ 44 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁰⁷ ข้อ 47 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁰⁸ ข้อ 48 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁰⁹ UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para.

²¹⁰ Haldimann v. Delta Airlines Inc., 168 F 3d 1324 (DC Cir. 1999). cited by ibid. para. 169.

- กรณีผู้ตราส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งให้ขนส่งจากจุด A ไปจุดบี B และจากจุด B ไปจุด C แต่เพราะเหตุผลทางการตลาด การขนส่งต้องถูกระบุให้เป็นเที่ยวบินเดียวโดยมีรหัสร่วมกันของสายการบิน เพื่อบอกชื่อผู้ขนส่ง 2 รายที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง

- กรณีผู้ตราส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งให้ขนส่งจากจุด A ไปจุด B และจากจุด B ไปจุด C แต่เพราะเหตุผลทางการตลาด การขนส่งต้องถูกระบุให้เป็นเที่ยวบินเดียวโดยมีรหัสของผู้ขนส่งคนเดียวเท่านั้น และตารางเที่ยวบินของผู้ขนส่งทำขึ้นเพื่อแสดงให้ผู้ตราส่งเห็นว่าผู้ขนส่ง 2 ราย

หากใบตราส่งทางอากาศออกมาสำหรับการรับขนหลายคนหลายทอด ต่อมาใบตราส่งทางอากาศฉบับที่สองได้ถูกทำขึ้นสำหรับการรับขนช่วงหนึ่ง สายการบินที่ถูกระบุชื่อในฐานะผู้ขนส่งในใบตราส่งทางอากาศฉบับที่สองถือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เว้นแต่สายการบินนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนไม่รู้ว่าการรับขนที่ตนปฏิบัติการณ์นั้นเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายคนหลายทอด²¹¹

นอกจากนี้การรับขนดังต่อไปนี้อาจกลายเป็นการรับขนหลายคนหลายทอดได้เช่นกัน²¹² ได้แก่

1) กรณีที่ผู้ตราส่งใช้สิทธิตามข้อ 12 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999²¹³ ในการเปลี่ยนสถานที่ส่งมอบที่ปลายทาง ทำให้สินค้าต้องถูกส่งมอบให้ผู้ขนส่งคนอื่นสำหรับการรับขนช่วงที่เหลือต่อไป

2) กรณีที่ผู้ขนส่งไม่มีสิทธินำเครื่องบินลงจอดในสถานที่ปลายทาง หรือถูกกีดกันไม่ให้ลงจอดในสถานที่นั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงต้องส่งมอบของให้กับผู้ขนส่งรายอื่นดำเนินการแทน

การที่สัญญาฯ รับขนกำหนดให้ผู้ขนส่งรายเดียวเป็นผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญานั้นจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งแทนไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด การรับขนดังกล่าวก็ไม่ใช่

²¹¹ Supreme Court, Germany (Fed. R.), 20 May 1974: 1976 Air L. 260 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 42.

²¹² Queen's Bench Division, London, *Rotterdam Bank et al. vs. BOAC*, 18 February 1953 cited by *ibid.* p. 42.

²¹³ ข้อ 12 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า "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."

การรับขนหลายรายสืบเนื่องต่อกันไป²¹⁴ แต่เป็นเพียงการมอบหมายให้ทำการขนส่งช่วงแทนเท่านั้น (Substitution of Carrier) ผู้ขนส่งที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งจึงไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของอนุสัญญา²¹⁵ แต่มีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งไม่ใช่คู่สัญญารับขน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด²¹⁵ ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในข้อ 39 โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นจะถือเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งในสัญญารับขน ในทางตรงกันข้าม ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่ใช่คู่สัญญาเพราะความเกี่ยวข้องในการดำเนินการรับขนนั้นไม่ได้ถูกตกลงด้วยตั้งแต่เริ่มต้น

3.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญานี้ และมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเฉพาะในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง²¹⁶ บทบัญญัติของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงต้องนำมาใช้กับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแต่ละคนด้วย หากว่าสินค้ามาอยู่ในความครอบครองของตน²¹⁷ และตนได้ดำเนินการขนส่ง²¹⁸ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 45 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ

ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า การรับขนซึ่งดำเนินการโดยสายการบินหลายสายสืบเนื่องต่อกัน จะถือเป็นการรับขนอันเดียวกันจะแบ่งแยกไม่ได้ หากคู่สัญญามีเจตนาให้เป็นเช่นนั้น ไม่ว่าจะมิสัญญาฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตาม ซึ่งจากข้อความในข้อ 36 ที่บัญญัติให้ผู้ขนส่งในแต่ละทอดมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศเฉพาะในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง จึงแสดงให้เห็นว่าข้อ 36 นี้กล่าวถึงเฉพาะกรณีการรับขนหลายคนหลายทอดภายใต้สัญญาเดียว ส่วนในกรณีการรับขนหลายคนหลายทอดภายใต้สัญญาเป็นชุด ผู้ขนส่งแต่ละทอดก็จะอยู่ในฐานะคู่สัญญาตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว โดยไม่ต้องมีบทบัญญัติให้ถือเป็นคู่สัญญารับขนอย่างบทบัญญัติในข้อ 36 อีก²¹⁹

²¹⁴ Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, p. VII/107A.

²¹⁵ UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 167.

²¹⁶ ข้อ 36 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²¹⁷ *Wright v. TACA International Airlines* (1984) 2 S&B Av R VII/119 (Belize CA, 1984) cited by Christopher Nyholm Shawcross, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, para. 606.

²¹⁸ *Emery Air Freight Corp v. Nerine Nurseries Ltd* (1997) 3 NZLR 723 (NZ, CA) cited by *ibid.* para. 606.

²¹⁹ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 187.

ทั้งนี้ ความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดกับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้นแตกต่างกัน โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะมีความรับผิดร่วมกันและแทนกัน ยิ่งไปกว่านั้นผู้ขนส่งทอดแรกจะถูกสันนิษฐานว่ามีความรับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมด ขณะที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดในข้อ 22 สำหรับการกระทำผิดของผู้ขนส่งตามสัญญา²²⁰

ในเรื่องการฟ้องร้องคดีนั้น ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดแรกซึ่งโดยปกติแล้วมักถูกระบุเป็นผู้ขนส่งคนแรกในใบตราส่งทางอากาศ และบ่อยครั้งมักเป็นผู้ติดต่อเข้าทำสัญญากับผู้ตราส่ง ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีของที่ของล่าช้าด้วย²²¹ เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติฯ

สำหรับ “ผู้ขนส่งทอดแรก” หมายถึง บุคคลที่มีชื่อเป็นผู้ขนส่งคนแรกในใบตราส่งทางอากาศ²²² อย่างไรก็ตาม ได้มีการโต้แย้งว่า ผู้ขนส่งทอดแรกน่าจะหมายถึงบุคคลที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งจริงๆ แม้ว่าผู้ขนส่งคนนั้นจะไม่ได้ปฏิบัติการรับขนจริงในช่วงใดๆ เลยก็ตาม และอาจจะไม่ได้ถูกระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศในฐานะผู้ขนส่งคนแรก ในประเทศเยอรมนีมีการชี้ให้เห็นว่า ผู้ขนส่งตามสัญญามีฐานะพิเศษที่ใกล้ชิดกับผู้ตราส่ง เนื่องจากเขาได้ตกลงตั้งแต่ต้นที่จะดำเนินการรับขนทั้งหมด ขณะที่ผู้ขนส่งคนอื่น ๆ ยังไม่มีหน้าที่ในขั้นนี้ แต่จะยอมทำตามสัญญาในภายหลังเท่านั้น การอ้างถึงผู้ขนส่งทอดแรกในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดน่าจะถูกตีความในทำนองเดียวกับการเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา เพราะการตีความแบบนี้จะสมเหตุสมผลมากกว่าการตีความว่าผู้ขนส่งทอดแรกซึ่งต้องรับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมด คือ ผู้ขนส่งซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนแต่เป็นผู้ปฏิบัติการรับขนในทอดแรก²²³

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทอดแรกจะต้องรับผิดสำหรับการกระทำของลูกจ้างของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วย เพราะการกระทำของบุคคลดังกล่าวถือเป็นการกระทำของผู้ขนส่งทอดแรก²²⁴

²²⁰ Da Rosa v. TAP, 796 F Supp 1508 (SD Fla, 1992) cited by *ibid.* p. 187.

²²¹ ข้อ 36 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²²² OLG Hamburg 2.9.1982, RIW 1983.874 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 188.

²²³ *Ibid.* pp. 188-189.

²²⁴ Court of Appeals, Paris, 31 May 1956: 1956 RFDA 320 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 96.

ส่วน “ผู้ขนส่งทอดสุดท้าย” หมายถึง ผู้ขนส่งที่ถูกระบุชื่อในใบตราส่งทางอากาศให้เป็นผู้ขนส่งคนสุดท้าย²²⁵ มีความรับผิดชอบไม่เฉพาะต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างที่ตนปฏิบัติการรับขนแต่ยังรวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการรับขนของผู้ขนส่งคนก่อนหน้า²²⁶ หากว่าผู้ขนส่งทอดสุดท้ายยอมรับของ

คำว่า “ผู้ตราส่ง” ภายใต้อำนาจ 36 วรรค 3 หมายถึง บุคคลที่ถูกกำหนดให้เป็นผู้ตราส่งในใบตราส่งทางอากาศ เมื่อผู้ส่งสินค้าส่งมอบของให้ผู้รับจัดการขนส่ง จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งนำสินค้าดังกล่าวไปรวมกับสินค้าของผู้ส่งสินค้านายอื่น และได้ออกใบตราส่งทางอากาศในนามของผู้รับจัดการขนส่งเอง ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ตราส่งในความหมายนี้²²⁷

ส่วน “ผู้รับตราส่ง” นั้นหมายถึง บุคคลที่ถูกระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศ ไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะเป็นผู้รับของคนสุดท้ายหรือไม่²²⁸ ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งที่ถูกระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศมีสิทธิดำเนินคดีกับผู้ขนส่งภายใต้อำนาจ 36 วรรค 3²²⁹ แต่ผู้รับประกันภัยของบุคคลที่สามและผู้ซื้อสินค้าซึ่งไม่ปรากฏชื่อในใบตราส่งทางอากาศไม่มีสิทธิฟ้องคดีภายใต้อำนาจ 36 วรรค 3 นี้²³⁰

ทั้งนี้ การที่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคนหนึ่งซึ่งถูกฟ้องร้องจะสามารถเรียกผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคนอื่นเข้ามาในคดีได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ²³¹

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันไว้โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายตามอนุสัญญานี้มีสิทธิไล่เบี้ยจากบุคคลอื่นได้²³² ทำนองเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 56/6 แห่งพระราชบัญญัติฯ ดังนั้นหากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ขนส่งต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เรียกร้อง แต่ในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วยกัน ผู้ขนส่งที่ศาลพิพากษาให้ชดใช้และได้ชำระค่าเสียหายไป ย่อมมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งทอดที่ก่อให้เกิด

²²⁵ OLG Hamburg 2.9.1982, RIW 1983.874 cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 189.

²²⁶ Saiyed v. Transmediterranean, 509 F Supp 1167 (WD Mich, 1981) cited by *ibid.* p. 189.

²²⁷ Court of Appeals, Paris, 19 March 1975: 1975 RFDA 199 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 96.

²²⁸ Court of Appeals, Bremen, Germany (Fed.R.), 24 November 1966: 1968 ETL 1254 cited by *ibid.* p. 96.

²²⁹ Court of Appeals, Paris, 13 March 1975 cited by *ibid.* p. 96.

²³⁰ Court of Appeals, Paris, Sprinks et Cie vs. Air France, 27 June 1969: 1969 RFDA 405 cited by *ibid.* p. 96.

²³¹ *Ibid.* p. 97.

²³² ข้อ 37 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ความเสียหายได้²³³ โดยสิทธิในการไล่เบี้ยระหว่างผู้ขนส่งจะเป็นไปตามกฎหมายภายในแต่ละประเทศ²³⁴

3.5 ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ

3.5.1 ความหมายของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กล่าวถึงการรับขนรูปแบบอื่นไว้ใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีตามข้อ 18 วรรค 4 และกรณีตามข้อ 38 ซึ่งมีหลักเกณฑ์ทำนองเดียวกับมาตรา 37 วรรคสี่ และมาตรา 46 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 กล่าวโดยสรุปได้ว่า ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบจะอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญานี้ในกรณีที่มีการรับขนรูปแบบอื่นเพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ ซึ่งพิสูจน์ไม่ได้ว่าความเสียหายเป็นผลจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ และรวมถึงกรณีที่มีการนำการรับขนรูปแบบอื่นมาใช้แทนการรับขนที่ตามสัญญาระหว่างคู่กรณีประสงค์จะให้เป็นการรับขนทางอากาศด้วย²³⁵

ส่วนอีกกรณีหนึ่งคือการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งอาจเรียกว่า multimodal or intermodal carriage ได้เช่นกัน²³⁶ กรณีนี้ผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในอนุสัญญานี้เฉพาะในช่วงการรับขนทางอากาศเท่านั้น²³⁷ ขณะที่ในช่วงการรับขนโดยรูปแบบอื่น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้น

หลายปีที่ผ่านมาบรรดาบรรทุกเป็นส่วนที่สำคัญของการปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรป ในประเทศเยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และอังกฤษมีคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนมากเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นบริการที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยให้บริการแบบสถานที่ถึงสถานที่ (point-to-point) ซึ่งประโยชน์ที่เป็นสาระสำคัญคือทำให้การขนส่งครอบคลุมถึงสนามบินหรือสถานที่อื่นๆ ในการเริ่มต้นออกเดินทางและสถานที่ปลายทางซึ่งเครื่องบินไม่สามารถไปถึง การผสมผสานการขนส่งทางบกและ

²³³ Da Rosa v. Tap Air Port., 796 F. Supp. 1508 at 1059 (S.D. Fla. 1992); Fireman's Fund Ins. v. El Al Isr. Airlines, Ltd., 27 Av. Cas. (CCH) 17,938 at 17,940 (N.D. Ill. 2000) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 168.

²³⁴ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 189.

²³⁵ ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²³⁶ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 192.

²³⁷ ข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ทางอากาศเข้าด้วยกัน จึงเป็นรูปแบบที่จำเป็นในปัจจุบัน และความสัมพันธ์ในการปฏิบัติการขนส่งที่ไม่เป็นอิสระจากกันระหว่างการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและการขนส่งทางถนนนั้นนำมาซึ่งประเด็นต่างๆ มากมาย รวมถึงปัญหาเรื่องกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งที่แตกต่างกัน²³⁸

3.5.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 อาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) กรณีการรับขนรูปแบบอื่นที่ได้กระทำลงภายในอาณาเขตของสนามบิน

ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลาย หากความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศ²³⁹ ซึ่งมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ โดยเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศนั้น ไม่ขยายไปถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกสนามบิน²⁴⁰ ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ ดังนั้น เมื่อตีความในทางตรงกันข้าม หากการรับขนรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ได้ดำเนินการภายในอาณาเขตของสนามบิน ต้องถือว่าความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนรูปแบบอื่นนั้น เป็นความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ และต้องนำอนุสัญญานี้มาใช้บังคับ²⁴¹ จึงกล่าวได้ว่า ขอบเขตของการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เกิดขึ้นพร้อมกับขอบเขตของสนามบินซึ่งถือว่าเป็นศูนย์กลางของการปฏิบัติการของผู้ขนส่ง トラบเท่าที่สินค้าอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายในสนามบิน อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็ยังต้องนำมาใช้บังคับ²⁴² หลักการนี้ได้รับการยืนยันโดยศาลสหรัฐอเมริกาในคดีระหว่าง General Electronics v. Harper Robinson ซึ่งตัดสินว่า ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นขณะที่มีการรับขนทางถนนซึ่งกระทำนอกอาณาเขตของสนามบิน ผู้ขนส่งย่อมไม่มีความรับผิดชอบตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เพราะระยะเวลาของการรับขนทางอากาศตามอนุสัญญานี้สิ้นสุดลงเมื่อของได้ออกนอกอาณาเขตของสนามบิน²⁴³ ดังนั้นการให้บริการรับมอบหรือส่ง

²³⁸ Dan Soffin, "Integrating International Air and Road Carriage: Operational and Liability Issues" p. 65.

²³⁹ ข้อ 18 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁴⁰ ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁴¹ Wolf Muller-Rostin, Montreal Convention (Netherlands: Wolter Kluwer Law, 2010), Article 18-34.

²⁴² ข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁴³ Wolf Muller-Rostin, Montreal Convention, Articles 18-33 and 18-34.

มอบของโดยรถบรรทุกซึ่งวิ่งภายในอาณาเขตของสนามบิน โดยไม่ได้ขยายบริการออกไปนอกอาณาเขตของสนามบิน การให้บริการดังกล่าวย่อมอยู่ภายใต้ขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญาฉบับนี้

การใช้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กับการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งดำเนินการภายนอกอาณาเขตสนามบินนั้นจำกัดเฉพาะ 2 กรณี ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กล่าวคือ (1) กรณีที่ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อใด (unlocalized damage) ภายใต้เงื่อนไขว่า การขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ภายใต้สัญญารับขนทางอากาศ และมีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ หรือ (2) กรณีมีการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง อย่างไรก็ตาม กรณีหลังนั้นมักไม่ค่อยเกิดขึ้นเนื่องจากในข้อกำหนดมาตรฐานในใบตราส่งทางอากาศของ IATA อนุญาตให้มีการรับขนรูปแบบอื่นแทนที่การรับขนทางอากาศได้²⁴⁴

เนื่องจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้นิยามอาณาเขตของสนามบินไว้ ทำให้ศาลแต่ละประเทศพิจารณาอาณาเขตของสนามบินแตกต่างกัน โดยศาลสหรัฐอเมริกาตีความอาณาเขตของสนามบินควบคู่กับกฎหมายอากาศภาคมหานภายในประเทศ ตัวอย่างการพิจารณาในประเทศสหรัฐอเมริกาว่ากรณีใดที่ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นได้กระทำลงภายในอาณาเขตของสนามบิน เช่น การขนส่งทางรถบรรทุกตามกฎหมายของ CAB (Civil Aeronautics Board) ต้องประกอบด้วยเงื่อนไข 3 ประการ ประการแรก การขนส่งทางถนนต้องเป็นช่วงการขนส่งก่อนหรือหลังจากการขนส่งโดยตรง ซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งทางอากาศเท่านั้น ประการที่สอง การขนส่งทางถนนต้องเป็นการขนส่งภายใต้ใบตราส่งตลอดสาย (Through Bill of Lading) ที่ออกโดยผู้ขนส่งทางอากาศ และประการสุดท้าย การขนส่งดังกล่าวต้องปฏิบัติการภายในอาณาเขตของ terminal โดยอาณาเขตของ terminal นั้นมีระยะทาง 25 ไมล์นับจากจุดศูนย์กลางของสนามบิน ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้จะนำมาใช้พิจารณาว่าการปฏิบัติการขนส่งทางถนนดังกล่าว เป็นการเข้าไปรับและนำไปส่งมอบหรือไม่ ทั้งยังต้องพิจารณาด้วยว่า ในช่วงของการบริการขนส่งทางถนนนั้นต้องไม่มีการเรียกเก็บค่าระวางขนส่งด้วย²⁴⁵

อนึ่ง การกำหนดอาณาเขตของสนามบินนำมาสู่ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน เนื่องจากข้อ 30 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งตรงกับมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติหลักหิมาลายา (Himalaya) โดยกำหนดให้ลูกจ้างหรือ

²⁴⁴ George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?," in *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century*, Baris Soyer and Andrew Tettenborn (Oxon: TJ International, 2014), p. 86.

²⁴⁵ Philip Croes, "Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport," p. 40.

ตัวแทนของผู้ขนส่งที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าได้กระทำการภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน มีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างในอนุสัญญานี้ได้ ดังนั้นคดีที่โจทก์ฟ้องผู้ให้บริการภาคพื้นดินรับผิดสำหรับความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้าภายใต้กฎหมายภายในประเทศ เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นอาจไม่ใช่ทางเลือกที่น่าสนใจ²⁴⁶ เพราะผู้ให้บริการภาคพื้นดินดังกล่าวสามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้ในฐานะที่ตนกระทำการเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งโดยอาศัยบทบัญญัติในข้อ 43

2) กรณีการรับขนรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะไม่ใช่บังคับกับการรับขนรูปแบบอื่นที่ผู้ตราส่งยินยอมให้ผู้ขนส่งทางอากาศใช้รูปแบบการขนส่งนั้นด้วย แต่อนุสัญญานี้ยังคงใช้บังคับ หากผู้ขนส่งทางอากาศใช้การรับขนรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง โดยถือว่าการรับขนรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในระยะเวลาของการรับขนทางอากาศ²⁴⁷ เช่นเดียวกับมาตรา 37 วรรคสี่ (2) แห่งพระราชบัญญัติฯ

บทบัญญัติในส่วนนี้เป็นผลจากปัญหาในทางปฏิบัติ ซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศมักนำการรับขนทางถนนมาใช้ร่วมกับการรับขนทางอากาศ โดยปราศจากความยินยอมของผู้ตราส่ง ซึ่งโดยปกติหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาของการรับขนทางถนน อนุสัญญานี้ย่อมไม่นำมาใช้บังคับกับความเสียหายดังกล่าว บทบัญญัตินี้จึงมีขึ้นเพื่อให้ความมั่นใจแก่ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง เพราะไม่ผู้ขนส่งทางอากาศจะเลือกใช้วิธีการขนส่งแบบใด หากว่าผู้ตราส่งไม่ได้ยินยอมด้วยแล้ว ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศก็ยังเป็นไปตามอนุสัญญาฉบับนี้ แต่ปัญหานี้ไม่ค่อยเกิดขึ้นในทางปฏิบัติเนื่องจากในข้อกำหนดมาตรฐานด้านหลังใบตราส่งทางอากาศของ IATA ในข้อ 8.1 ได้ระบุให้ผู้ขนส่งสามารถใช้วิธีการรับขนรูปแบบอื่นแทนการรับขนทางอากาศได้อยู่แล้ว²⁴⁸

²⁴⁶ George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?." p. 87.

²⁴⁷ ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁴⁸ ข้อ 8.1 ในข้อกำหนดมาตรฐานใบตราส่งทางอากาศของ IATA กำหนดว่า "Carrier undertakes to complete the carriage hereunder with reasonable dispatch. Carrier may use alternate carriers or aircraft and may without notice and with due regard to the interests of the shipper use other means of transportation. Carrier is authorized by shipper to select the routing and all intermediate stopping places that it deems appropriate or to change or deviate from the routing shown on the face hereof. This Sub-paragraph is not applicable to/from USA."

3) กรณีการรับขนรูปแบบอื่น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำตามสัญญารับขนของทางอากาศ

โดยหลักอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะใช้บังคับกับเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ซึ่งไม่รวมการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกสนามบิน ดังนั้น หากในกรณีที่ของยังอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งทางอากาศ และได้เกิดความเสียหายขึ้นกับของ โดยเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เกิดในขณะที่มีการรับขนโดยรูปแบบอื่นที่ไม่ใช่การรับขนทางอากาศ ซึ่งได้ปฏิบัติการภายนอกสนามบิน อนุสัญญาดังกล่าวจะไม่นำมาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีดังกล่าว แต่ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบนั้นๆ ซึ่งอาจเป็นกฎหมายภายในประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศก็ได้²⁴⁹

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญานี้ได้กำหนดข้อยกเว้นของการใช้บังคับโดยทั่วไปว่า หากการรับขนโดยรูปแบบอื่น ซึ่งปฏิบัติการนอกสนามบิน เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ เพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ความเสียหายใดๆ เป็นผลของเหตุการณ์ซึ่งได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น²⁵⁰ แต่บทบัญญัติในส่วนนี้เป็นเพียงข้อสันนิษฐาน ซึ่งอาจถูกหักล้างได้หากมีหลักฐานที่แสดงว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบกที่ดำเนินการนอกสนามบิน²⁵¹ หากเป็นเช่นนั้น อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ย่อมไม่นำมาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศสำหรับความเสียหายดังกล่าว เช่น ในคดีระหว่าง Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.²⁵² Lassen GmbH ตกลงรับขนสินค้าประเภทยาจากแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี ไปยังโรงงานของ Victoria Sales Corp. โดย Lassen GmbH ได้ติดต่อ Halbart Air Consolidator System ซึ่งเป็นผู้รวบรวมสินค้าของผู้ส่งหลายรายให้ขนส่งสินค้าไปยังสนามบินสคิปโฮลล์อัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ เพื่อส่งมอบสินค้าให้ Speed, B.V. Handling ซึ่งต่อมาได้ติดต่อให้ Emery Air Freight ดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังกรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา Emery Air Freight ได้ออกใบตราส่ง

²⁴⁹ Wolf Muller-Rostin, *Montreal Convention*, Article 18-4.

²⁵⁰ ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

²⁵¹ *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.*, 917 F.2d 705 at 707 (2d Cir 1990); see also *Hartford Ins. Co. v. Compania Dominicana de Aviation*, CV No. 90-0622 (ADS), 1990 U.S. Dist. LEXIS 16140 at 13-14 (E.D.N.Y. Nov. 19, 1990) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 169.

²⁵² *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.*, 917 F.2d 705 (2d Cir. 1990) cited by *ibid.* pp. 170-171.

ทางอากาศระบุให้ Speed, B.V. Handling เป็นผู้ตราส่ง และ Fritz Air Freight เป็นผู้รับตราส่งที่กรุงนิวยอร์ก เมื่อมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมาถึงสนามบินจอห์น เอฟ. เคนเนดี กรุงนิวยอร์ก Emery Air Freight ได้ใช้รถบรรทุกของตนเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังคลังสินค้าของตนซึ่งอยู่ห่างจากสนามบินดังกล่าวไม่ถึงหนึ่งไมล์เท่านั้น ซึ่งปรากฏว่า Emery Air Freight ไม่สามารถนำสินค้ามาส่งมอบให้ Victoria Sales Corp. ได้ Lassen GmbH ฟ้องเรียกค่าเสียหายตามมูลค่าสินค้าที่แท้จริง ขณะที่ Emery Air Freight ได้อ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ศาลอุทธรณ์สหรัฐอเมริกาให้ความเห็นว่า ความเสียหายเกิดขึ้นที่คลังสินค้าของ Emery Air Freight ซึ่งแม้จะอยู่ใกล้แต่ก็อยู่นอกอาณาเขตของสนามบิน ดังนั้นภายใต้ข้อ 18 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ความเสียหายดังกล่าวจึงไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929

จากการค้นคว้าข้อมูล สามารถสรุปหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศซึ่งต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ในกรณีที่มีการรับขนรูปแบบอื่น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำตามสัญญาฯรับขนของทางอากาศ มีลักษณะดังต่อไปนี้

- ก. การบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำโดยการรับขนรูปแบบอื่น ได้กระทำในขณะที่ยังอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งทางอากาศ

การรับขนภายใต้ใบตราส่งทางอากาศฉบับเดียวอาจขยายช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศออกไปถึงการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำโดยการรับขนรูปแบบอื่น เพื่อไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง トラบเท่าที่ยังอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งทางอากาศ²⁵³ เช่น ในคดีระหว่าง Patou v. Pier Air International, Ltd. ศาลสหรัฐอเมริกาได้นำข้อสันนิษฐานตามใบตราส่งทางอากาศมาใช้ในการรับขนทางอากาศ ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงว่า โจทก์ได้ทำสัญญาฯรับขนทางอากาศภายใต้ใบตราส่งทางอากาศฉบับเดียวกับ Tous Transport Aeriens of Bologne, France (“TTA France”) ซึ่งเป็นผู้รับจัดการขนส่งและได้ส่งมอบเครื่องแต่งกายสตรีจำนวน 27 กล่องเพื่อขนส่งจากกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ไปกรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา TTA France ทำสัญญากับ (1) Trans World Airlines ให้ทำการขนส่งสินค้าจากสนามบินนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี ในกรุงนิวยอร์ก (2) J&J Air Container Station ให้ทำการกระจายสินค้าและทำพิธีศุลกากร และ (3) Pier Air International ให้ทำการส่งมอบสินค้าไปยังสถานที่ของโจทก์ในเมืองแมนฮัตตัน กรุงนิวยอร์ก เมื่อถึงที่หมายปลายทาง ปรากฏว่ากล่องสินค้า 10 กล่องถูกเปิดและเป็นรอยย่น เนื่องจากการขนส่ง

²⁵³ *laycees Patou, Inc. v. Pier Air Int'l, Ltd.*, 714 F. Supp. 81, 83 (S.D.N.Y. 1989); *Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada*, 611 F. Supp. 436 at 438 (N.D. 111. 1985) cited by *ibid.* pp. 169-172.

ดำเนินการโดยใบตราส่งทางอากาศฉบับเดียว ศาลสหรัฐอเมริกาจึงตัดสินตามข้อสันนิษฐานในข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ (ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ และต้องนำอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มาใช้ โดยศาลสรุปว่าใบตราส่งทางอากาศฉบับเดียวได้ขยายช่วงเวลาความรับผิดชอบของการขนส่งทางอากาศไปถึงการส่งมอบสินค้าในเมืองแมนฮัตตันด้วย

ในทางตรงกันข้าม อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่นำมาใช้บังคับกับการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง หากของไม่ได้อยู่ในการครอบครองของผู้ขนส่งทางอากาศแล้ว เช่น ในคดีระหว่าง Railroad Salvage of Connecticut v. Japan Freight Consolidators²⁵⁴ บริษัทสัญชาติญี่ปุ่นได้ขนส่งสินค้าโทรศัพท์ไร้สายผ่าน Japan Freight Consolidators ซึ่งเป็นผู้รับจัดการขนส่งที่ได้ออกใบตราส่งทางอากาศและทำสัญญากับ Flying Tiger Airlines เพื่อส่งมอบสินค้าให้สนามบินนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี ในกรุงนิวยอร์ก เมื่อสินค้ามาถึงสนามบินปลายทาง Japan Freight Consolidators ก็ได้ติดต่อผู้ซื้อเพื่อแจ้งการมาถึง โดยผู้ซื้อได้นำรถบรรทุกมารับสินค้า โดยสินค้าได้หายไปภายหลังจากที่ผู้ขนส่งทางรถบรรทุกของผู้ซื้อเข้าครอบครองสินค้า ศาลตัดสินว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่นำมาใช้บังคับเพราะความเสียหายเกิดขึ้นหลังจากสินค้าได้ถูกส่งมอบให้บริษัทรถบรรทุกของผู้รับตราส่ง ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศย่อมสิ้นสุดลงแล้ว

ข. เมื่อไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อใดในกรณีที่มีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้ใบตราส่งทางอากาศตลอดสาย (Through Air Waybill)

กรณีที่เมื่อไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อใดในกรณีที่มีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้ใบตราส่งทางอากาศตลอดสาย (Through Air Waybill) ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเกิดจากการรับขนทางอากาศ และต้องนำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มาใช้บังคับ เช่น ในคดีระหว่าง Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines²⁵⁵ ซึ่งเป็นเรื่องการขนส่งเครื่องบินพาณิชย์จากเมืองฟลอเรนซ์ ประเทศอิตาลี ไปยังเมืองนิวยอร์ก รัฐเพนซิลวาเนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยผู้รับจัดการขนส่งในประเทศอิตาลีดำเนินการขนส่งจากโรงงานของผู้ผลิตไปยังสนามบินฟลอเรนซ์ ประเทศอิตาลี แล้วสายการบิน Alitalia ดำเนินการขนส่งจากสนามบินฟลอเรนซ์ไปยังสนามบินนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี ในกรุงนิวยอร์ก ประเทศ

²⁵⁴ Railroad Salvage of Connecticut v. Japan Freight Consolidators 566 F. Supp. 124 (E.D.N.Y. 1983), aff'd mem. 779 F.2d 38 (2nd Cir. 1985) cited by *ibid.* p. 172.

²⁵⁵ Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines 347 F.3d 448 (2nd Cir 2003) cited by *ibid.* pp. 172-173.

สหรัฐอเมริกา และผู้รับจัดการขนส่งในประเทศสหรัฐอเมริกาดำเนินการขนส่งทางบกต่อไปจากสนามบินนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี ไปยังโรงงานของผู้รับตราส่งในเมืองนิวยอร์ก รัฐเพนซิลวาเนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งใช้ระยะทางประมาณ 150 ไมล์ ภายหลังการส่งมอบพบว่ากล่องบรรจุสินค้าถูกเปิดออกและสินค้าอยู่ในสภาพเสียหาย ศาลสหรัฐอเมริกาตีความข้อ 18 วรรค 1 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 18 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999) ว่าหมายถึงอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่ใช่บังคับกับความเสียหายที่ไม่ได้เกิดขึ้นโดยเครื่องบินซึ่งเกิดขึ้นนอกสนามบิน และถ้าไม่มีสัญญารับขนส่งสินค้าทางอากาศที่ครอบคลุมไปถึงการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999) ซึ่งบัญญัติให้การขนส่งตลอดสายที่ดำเนินการโดยการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปเป็นการขนส่งทางอากาศภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ก็จะไม่นำมาใช้บังคับ แต่เนื่องจากการขนส่งเครื่องทำพาสต้าดังกล่าวอยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศตลอดสาย (Through Air Waybill) ซึ่งออกโดยผู้รับจัดการขนส่ง ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงนำมาใช้บังคับ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงถูกสันนิษฐานว่าเกิดจากการรับขนทางอากาศ จากคำพิพากษานี้แสดงให้เห็นว่า การขนส่งทางบกใดๆ ซึ่งอยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติการเพื่อการส่งมอบ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าการขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งสนับสนุนการขนส่งทางอากาศหรือไม่ ดังนั้นอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศจึงนำมาใช้โดยอัตโนมัติในกรณีที่ไม่สามารถระบุได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด

หากปรากฏว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ จะต้องนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในรูปแบบนั้นมาใช้บังคับ อย่างไรก็ตาม ศาลในประเทศแถบลาตินอเมริกาตัดสินว่า การขนส่งทางรถบรรทุกเป็นการถ่ายลำซึ่งอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางรถบรรทุกหรือไม่²⁵⁶

ค. การรับขนโดยรูปแบบอื่นต้องเป็นการปฏิบัติการของผู้ขนส่งทางอากาศตามสัญญารับขนทางอากาศเท่านั้น

อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 จะไม่ใช่บังคับกรณีที่การรับขนรูปแบบอื่นนั้นได้กระทำโดยผู้ขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่ได้ปฏิบัติการภายใต้สัญญารับขนทางอากาศ เช่น ไม่ใช่บังคับ

²⁵⁶ Dan Soffin, "Integrating International Air and Road Carriage: Operational and Liability Issuesintegrating International Air and Road Carriage: Operational and Liability Issues." p. 68.

กับการขนส่งโดยรถบรรทุกที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญารับขนภายใต้สัญญาเพื่อการรับขนทางถนน แม้ว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกจะเป็นส่วนเสริมของการรับขนทางอากาศก็ตาม²⁵⁷

- ง. การรับขนโดยรูปแบบอื่นต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือ การถ่ายลำตามสัญญารับขนทางอากาศ

คำว่า “การถ่ายลำ” (transshipment) นั้นไม่มีนิยามกำหนดไว้ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่จากการที่สายการบินไม่สามารถขนส่งข้ามพรมแดนของประเทศหนึ่งประเทศใดได้โดยเสรี จึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนถ่ายเครื่องระหว่างทางการขนส่ง เพื่อให้การรับขนทางอากาศตามสัญญาสำเร็จลุล่วงไปได้ เช่น การส่งของจากประเทศต้นทางผ่านพรมแดนประเทศหนึ่งโดยมีการขนถ่ายของในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากรของประเทศเพื่อไปยังประเทศปลายทาง หรือเป็นการขนถ่ายของระหว่างทางการขนส่งทางอากาศ จากเครื่องบินลำหนึ่งไปยังเครื่องบินลำอื่นภายในบริเวณของสนามบิน²⁵⁸ ซึ่งส่วนมากสายการบินมักจะดำเนินการดังกล่าวเองหรือให้ตัวแทนของตนเป็นผู้ควบคุมดูแล²⁵⁹

ตัวอย่างของการถ่ายลำ เช่น กรณีที่สนามบินปลายทางไม่มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าสำหรับเครื่องบินขนาดใหญ่ ผู้ขนส่งจึงต้องขนส่งสินค้าไปยังสนามบินอื่นก่อนแล้วขนย้ายสินค้าดังกล่าวโดยรถบรรทุกกลับมายังสนามบินปลายทาง และปรากฏว่าสินค้าเกิดความเสียหายเมื่อมาถึงปลายทาง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) หรือไม่ ศาลฝรั่งเศสได้ตัดสินในคดีระหว่าง UTA v. Electro-Enterprises ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงว่า มีการขนส่งสินค้าจากสนามบินเลอบูร์เซต์ ในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ไปสนามบินโลมในประเทศโตโก แต่เนื่องจากสนามบินโลมไม่มีอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าภาคพื้นดินสำหรับเครื่องบินที่ UTA ใช้ขนส่งเที่ยวนี้ เครื่องบินจึงบินต่อไปยังสนามบินของรัฐถัดไปในประเทศเบนินแล้วใช้รถบรรทุกขนสินค้ากลับมาที่สนามบินโลมเป็นระยะทาง 150 กิโลเมตร และเมื่อมาถึงสนามบินโลมสินค้าเสียหาย ศาลตัดสินให้ UTA รับผิดชอบข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เพราะถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดเนื่องจากผลของการขนส่งทางอากาศ²⁶⁰

ส่วนคำว่า “การบรรทุก” (loading) และ “การส่งมอบ” (delivery) อนุสัญญานี้ก็ไม่ได้กำหนดนิยามไว้เช่นกัน โดยนักวิชาการต่างประเทศเสนอแนะให้ตีความการบรรทุกว่าเป็นการ

²⁵⁷ Wolf Muller-Rostin, *Montreal Convention*, Article 38-3.

²⁵⁸ OLG Hamburg, *TranspR* 1997, 267; Kuhn, p. 154 cited by *Montreal Convention*, Article 18-35.

²⁵⁹ Philip Croes, "Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport," p. 38.

²⁶⁰ วุชรินทร์ จารุณี, "ระบบออร์ซอ," หน้า 18.

ขนส่งของจากที่ตั้งตามที่ตั้งคลังไว้กับผู้ตราส่ง ไปยังสนามบินที่ใกล้ที่สุดที่เป็นที่ตั้งของศูนย์บัญชาการของการบิน ส่วนการส่งมอบเป็นการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายจากสนามบินที่ตั้งของศูนย์บัญชาการของการบินที่ใกล้ที่สุดเช่นกัน และต้องตีความในลักษณะที่เป็นปฏิบัติการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ (auxiliary transport) โดยไม่ถือเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) โดยปกติมักเกิดกับการให้บริการรับและส่งมอบ (pick-up and delivery service หรือ feeder service) โดยมีวัตถุประสงค์ประการเดียวคือ ช่วยให้การขนส่งทางอากาศบรรลุวัตถุประสงค์ตามสัญญาได้²⁶¹

ในประเทศสหรัฐอเมริกา การขนส่งโดยผู้ขนส่งที่ใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักร การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งโดยผู้รับจัดการขนส่ง จะอยู่ภายใต้บังคับ the Carmack Amendment to the Interstate Commerce Act ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกโดย Surface Transportation Board (“STB”) ภายใต้กฎหมายดังกล่าวนี้ การขนส่งสินค้าโดยยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรจะไม่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของ STB และภายใต้บังคับ the Carmack Amendment to the Interstate Commerce Act หากการขนส่งดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการเคลื่อนย้ายต่อเนื่องที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังการขนส่งโดยผู้ขนส่งทางอากาศ²⁶² ในการพิจารณาว่าการเคลื่อนย้ายนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางอากาศหรือไม่ ศาลสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาจากแนววินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งระหว่างมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกา (Interstate Commerce Commission) ซึ่งพิจารณาที่เจตนาของผู้ตราส่งในขณะเริ่มต้นให้มีการขนส่งสินค้า โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แวดล้อมว่า มีการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายหรือไม่ เช่น มีใบตราส่งตลอดสาย (Through Bill of Lading) มีการครอบครองสินค้าอย่างต่อเนื่องโดยผู้ขนส่ง²⁶³ หากมีข้อเท็จจริงดังกล่าว การขนส่งทางอื่นที่กระทำต่อเนื่องกับการขนส่งทางอากาศย่อมเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางอากาศตาม the Carmack Amendment to the Interstate Commerce Act

ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ กรณีใดบ้างที่จะถือเป็นการรับขนรูปแบบอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำตามสัญญารับขนของทางอากาศ ตามข้อ 18 วรรค 4 และกรณีใดที่จะถือเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามข้อ 38 วรรค 1 ซึ่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะนำมาใช้กับช่วงการรับขนทางอากาศเท่านั้น แม้จะมี

²⁶¹Wolf Muller-Rostin, *Montreal Convention*, Article 18-35.

²⁶² Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 174.

²⁶³ *Transcontinental Freight Sys., Inc. v. Air Fr.*, No. 92 C 8161, 1994 WL 736026 at 14 (N.D. Ill. April 6, 1994) cited by *ibid.* pp. 173-174.

ผู้อธิบายว่า การรับขนรูปแบบอื่นตามข้อ 38 วรรค 1 นั้นต้องมีความสำคัญเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ แต่ก็มีคำถามต่อมาว่า จะใช้หลักเกณฑ์ใดในการตัดสินว่า การขนส่งนั้นมีความสำคัญเท่าเทียมกับการรับขนทางอากาศหรือไม่

นักวิชาการบางคนเห็นว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีเจตนาที่จะกีดกันการบรรทุกและการส่งมอบภายใต้สัญญารับขนทางอากาศจากการเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตาม ความเห็นนี้ขัดแย้งกับคำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดีเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd.²⁶⁴ และในคดีระหว่าง Datec Electronics Holdings Ltd. v. Untied Parcels Services Ltd.²⁶⁵ เมื่อศาลได้ตีความประโยคที่ว่า “every contract for the carriage of goods by road” ตามข้อ 1 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR) ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เรียกว่า “อนุสัญญา CMR”²⁶⁶ ในบริบทของการปฏิบัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งอยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศ โดยมองไปที่การดำเนินการขนส่งทางถนนจริงๆ มากกว่าที่จะมองรูปแบบของสัญญา ศาลอังกฤษจึงสรุปว่า อนุสัญญา CMR นำมาใช้กับการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่อยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศ²⁶⁷ มิใช่เป็นการรับขนรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุกภายใต้สัญญารับขนทางอากาศ

ในคดีระหว่าง Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd. ปรากฏข้อเท็จจริงว่า Air France ได้ออกใบตราส่งทางอากาศให้โจทก์ที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อเป็นหลักฐานการขนส่งสินค้าจากประเทศสิงคโปร์ไปยังกรุงดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ วิธีการขนส่งที่มุ่งหมายคือการขนส่งทางอากาศจากประเทศสิงคโปร์ไปกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส และการขนส่งทางรถบรรทุกจากกรุงปารีส ไปยังกรุงดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ และการขนส่งทางทะเลข้ามทะเลไอร์แลนด์ โดยเส้นทาง

²⁶⁴ Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd. [2002] EWCA Civ 350; [2002] 1 W.L.R. 2678. cited by George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?" p. 92.

²⁶⁵ Datec Electronics Holdings Ltd. v. Untied Parcels Services Ltd. [2007] UKHL 23; [2007] 1 W.L.R. 1325. cited by ibid. p. 92.

²⁶⁶ ข้อ 1 แห่งอนุสัญญา CMR บัญญัติว่า “This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.”

²⁶⁷ George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?" p. 92.

ดังกล่าวได้มีการบันทึกไว้ใน Master Air Waybill สำหรับการขนส่งทางรถบรรทุกนั้นดำเนินการโดยผู้ขนส่งของ Air France คือ Plane Trucking ปรากฏว่า สินค้าเสียหายในระหว่างการขนส่งทางถนนขณะที่อยู่ในประเทศอังกฤษภายใต้ความดูแลของ Plane Trucking โดย Air France ได้ยอมรับผิดและอ้างข้อจำกัดความรับผิดที่อัตรา 17 SDR ตามเงื่อนไขทั่วไปในสัญญารับขนส่งทางอากาศซึ่งปรากฏในใบตราส่งทางอากาศ ขณะที่โจทก์ยกข้อต่อสู้ว่า การขนส่งทางรถบรรทุกในเส้นทางจากกรุงปารีสไปกรุงดับลินอยู่ภายใต้บังคับข้อ 1 แห่งอนุสัญญา CMR ศาลอุทธรณ์อังกฤษพิพากษาให้นำอนุสัญญา CMR มาใช้บังคับกับการขนส่งทางบกภายใต้สัญญาระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในคดีนี้ และเปิดโอกาสให้โจทก์พิสูจน์ตามข้อ 29 แห่งอนุสัญญา CMR ว่า มีการจงใจกระทำผิดหรือผิดสัญญา ทำให้ Air France ไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางถนนได้

มีข้อสังเกตว่า ในคดีดังกล่าว การปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบโดยรถบรรทุกนั้นเป็นการดำเนินการข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ และใบตราส่งไม่ได้ระบุไว้สำหรับการรับขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะซึ่งแตกต่างจากแบบฟอร์มมาตรฐานใบตราส่งทางอากาศของ IATA ดังนั้น ในกรณีที่มีการบรรทุกและการส่งมอบโดยรถบรรทุกที่ปฏิบัติการต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศเกิดขึ้นข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ การขนส่งดังกล่าวจึงอาจอยู่ภายใต้อนุสัญญา CMR หากว่าความเสียหายสามารถชี้ชัดได้ว่าเกิดขึ้นในระหว่างช่วงการขนส่งทางบก แต่หากความเสียหายนั้นไม่ปรากฏชัดว่าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ก็จะนำมาใช้ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติที่เป็นข้อสันนิษฐานในลักษณะเดียวกันอยู่ในอนุสัญญา CMR²⁶⁸ คำตัดสินคดีดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะนำมาใช้ภายในอาณาเขตของสนามบินและภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขของใบตราส่งทางอากาศที่ให้นำมาใช้กับการขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นภายนอกสนามบิน ดังนั้น ผู้ขนส่งทางอากาศจึงสามารถอ้างถึงใบตราส่งทางอากาศของ IATA ซึ่งใช้ข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 กับช่วงการขนส่งทางถนนได้

4) *กรณีมีเอกสารการขนส่งทางอากาศที่ออกให้สำหรับการรับขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน ซึ่งมีผลใช้บังคับกับการขนส่งตลอดสาย*

โดยปกติเอกสารการรับขนส่งทางอากาศย่อมไม่มีผลไปถึงการรับขนส่งโดยรูปแบบการขนส่งอื่นด้วย เมื่อผู้ขนส่งทางอากาศต้องใช้การขนส่งรูปแบบอื่นด้วย จึงต้องออกเอกสารการรับขนส่งในรูปแบบการขนส่งอื่นนั้น ทำให้มีเอกสารการรับขนส่งหลายฉบับ แม้ว่าคู่สัญญาจะตกลงให้การรับขนส่ง

²⁶⁸ Ibid. p. 92.

หลายรูปแบบนั้นอยู่ภายใต้สัญญาฯ รับขนเดียวก็ตาม ดังนั้นข้อ 38 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999²⁶⁹ จึงได้บัญญัติข้อยกเว้นให้คู่สัญญาฯ ระบุเงื่อนไขลงในเอกสารการรับขนทางอากาศว่าให้ข้อความที่ระบุในเอกสารการรับขนทางอากาศมีผลใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นด้วย²⁷⁰ トラบเท่าที่การรับขนในรูปแบบอื่นนั้นยังมีความเกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ โดยการใช้บังคับตามเจตนาของคู่สัญญานั้น จะมีผลใช้บังคับได้เท่าที่ไม่ขัดกับขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมายภายในประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับช่วงการขนส่งนั้นๆ²⁷¹ ทำนองเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 46 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ ดังนั้นหากคู่สัญญาฯ ได้ระบุข้อความเกี่ยวกับการขนส่งทางอื่นลงในเอกสารการรับขนทางอากาศ เอกสารการรับขนทางอากาศที่ออกตามสัญญาฯ รับขนรูปแบบเดียวนั้น ก็จะเป็นเอกสารการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันที่จะใช้บังคับกับการขนส่งตลอดทั้งสาย ผลคือผู้ขนส่งตามสัญญาฯ รับขนทางอากาศที่ทำสัญญาฯ ให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งในช่วงอื่นแทน ยังคงมีความรับผิดชอบภายใต้หลักเกณฑ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และคู่สัญญาฯ ได้รับประโยชน์จากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภายในของประเทศใดประเทศหนึ่งหรืออนุสัญญาฯ ระหว่างประเทศฉบับอื่นที่คู่สัญญาฯ ไม่ทราบระบบความรับผิดชอบแน่นอน

ในทางปฏิบัติผู้ขนส่งมักระบุจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของตนในกรณีที่มีการรับขนโดยทางอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ โดยเฉพาะในกรณีการรับขนโดยรถบรรทุก เช่น ในคดีระหว่าง Siemens v. Schenker แม้ว่าอนุสัญญาฯ วรรคสอง ค.ศ. 1929 จะไม่มีผลใช้บังคับในช่วงที่เป็นการรับขนทางถนน แต่ข้อตกลงใน House Air Waybill ซึ่งระบุถึงการจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่ไม่ใช่ช่วงการขนส่งทางอากาศ ยังคงมีผลใช้บังคับ ศาลออสเตรเลียจึงตัดสินให้ ผู้ขนส่งสามารถอ้างการจำกัดความรับผิดชอบเงื่อนไขใน House Air Waybill ได้ตามเจตนาของคู่สัญญาฯ แม้ความเสียหายจะไม่ได้เกิดในช่วงการขนส่งทางอากาศก็ตาม²⁷²

²⁶⁹ ข้อ 38 วรรค 2 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติว่า “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.”

²⁷⁰ Ralph De Wit, *Multimodal Transport: Carrier Liability and Document*, p. 136.

²⁷¹ Philip Croes, "Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport," p. 48.

²⁷² Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, p. 222.

บทที่ 4

ปัญหาขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศ ระหว่างประเทศตามกฎหมายไทยและอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่ง

4.1.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่ง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่ง” ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งรับขนผู้โดยสารหรือของเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ ขณะที่พระราชบัญญัติฯ ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่ง” ว่าหมายถึง (1) บุคคลที่ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ และ (2) บุคคลที่รับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ส่วนอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แม้ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในข้อ 1 วรรค 1 ซึ่งบัญญัติขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญานี้กับ (1) การรับขนระหว่างประเทศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง และ (2) การรับขนระหว่างประเทศแบบให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศ จึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นมีความหมายเดียวกันกับผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ

จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งที่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมีความหมายแคบกว่าพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เพราะผู้ขนส่งที่อยู่ใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนเท่านั้น ขณะที่ผู้ขนส่งที่อยู่ใต้พระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 นั้นได้แก่บุคคล 2 ประเภท คือ (1) ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอาชีพปกติ และ (2) บุคคลใดที่ใช้อากาศยานในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยได้รับสินจ้าง แม้บุคคลดังกล่าวจะไม่ได้ประกอบอาชีพรับขนก็ตาม

จากการศึกษา ผู้เขียนพบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการตีความความหมายของผู้ขนส่งบางประการ ดังนี้

1) การมีอากาศยานเป็นของตนเองในการประกอบกิจการรับขนทางอากาศ

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ จะเห็นว่า ไม่มีบทบัญญัติใดที่บัญญัติว่า ผู้ขนส่งจะต้องมีอากาศยานเป็นของตนเอง เช่นเดียวกับหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้นจึงน่าจะตีความเป็นอย่างเดียวกันกับคำพิพากษาฎีกาที่ตัดสินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ว่า ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ ไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะเป็นของ

ตนเอง¹ เพียงแต่ต้องใช้อากาศยานในการรับขนเท่านั้น ประกอบกับเมื่อพิจารณาคำว่า “ผู้ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติฯ เปรียบเทียบกับคำว่า “ผู้ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งหมายถึง บุคคลที่ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของแล้ว ก็จะพบว่า “ผู้ขนส่ง” ตามกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวมีความหมายเหมือนกัน กล่าวคือ ต้องเป็นผู้ประกอบการเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ ซึ่งในทางทฤษฎีและทางปฏิบัติของการรับขนของทางทะเลนั้นปรากฏว่าผู้ประกอบการที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองก็มีฐานะเป็นผู้ขนส่งได้ ตามที่เรียกกันว่าผู้ขนส่งประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC)² ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยรับรองว่าบุคคลที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่ง แม้ไม่มีเรือเป็นของตนเองและได้มอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งแทน บุคคลนั้นมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง³ ในทำนองเดียวกัน ผู้ประกอบการรับขนทางอากาศจึงไม่น่าจะจำเป็นต้องมีอากาศยานเป็นของตนเองในการประกอบกิจการรับขนทางอากาศ

สำหรับศาลต่างประเทศได้ตัดสินประเด็นนี้ไว้ในกรณีการเช่าเหมาเครื่องบิน (Charter of aircraft) ว่าผู้เช่าเหมาเครื่องบินถือเป็นผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ศาลอุทธรณ์สหรัฐอเมริกาเคยตัดสินในคดีระหว่าง Block กับ Air France⁴ ว่าอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ใช้บังคับเมื่อผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเป็นเจ้าของอากาศยานไม่ใช่ผู้เช่า แต่คดีดังกล่าวเกิดขึ้นในปี 1967 ซึ่งตัดสินโดยปราศจากแนวปฏิบัติทางการค้าที่ทันสมัย โดยคำพิพากษาศาลสหรัฐอเมริกากระยะหลังๆ ให้ความสำคัญกับการแบ่งแยกความแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งโดยตรง (Direct Carriers) กับผู้ขนส่งโดยอ้อม (Indirect Carriers) โดยผู้ขนส่งโดยตรง หมายถึง บุคคลที่ควบคุมเครื่องบิน ขณะที่ผู้ขนส่งโดยอ้อม หมายถึง บุคคลที่ให้บริการรับขนต่อสาธารณะภายใต้การให้บริการของผู้ขนส่งโดยตรง แม้ว่าผู้ขนส่งโดยอ้อมจะไม่ได้รับขนด้วยตนเอง ก็ถือว่ามีควมรับผิดชอบ

¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538

² ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายรับขนของทางทะเล, หน้า 127-128.

³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5614/2543 วินิจฉัยว่า “โจทก์ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ให้ทำการขนส่งสินค้าจากผู้ขายที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อส่งมอบให้แก่โจทก์ โดยจำเลยที่ 1 ได้ให้บริษัท บ. เป็นตัวแทนดำเนินการขนส่งและบริษัท บ. ได้ว่าจ้างบริษัทเรือ อ. ทำการขนส่งสินค้าดังกล่าว การที่จำเลยที่ 1 เข้าไปจัดการดูแลให้มีการควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ตลอดระยะทางที่ส่งสินค้ามานั้นก็เพราะจำเลยที่ 1 ตระหนักถึงภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องดูแลมิให้สินค้าที่ส่งนั้นต้องเสียหาย สูญหายหรือบุบสลายในระหว่างการขนส่ง และยังดำเนินการทางพิธีศุลกากร การกระทำของจำเลยที่ 1 จึงมิใช่เป็นเพียงตัวแทนของโจทก์ในการทำพิธีการทางศุลกากรหรือตัวแทนการออกของ หรือทำในฐานะที่จะต้องส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง นอกจากจำเลยที่ 1 ได้รับค่าบริการการดำเนินการทางพิธีศุลกากรจากโจทก์แล้ว ยังได้รับเงินค่าขนส่งอีกจำนวนหนึ่งจากโจทก์ การดำเนินงานของจำเลยที่ 1 เป็นการกระทำในฐานะผู้ขนส่งเพื่อำเน็จในทางค้าปกติ จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ขนส่งตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3”

นอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3961/2548, 1272/2554, 1962/2554 และ 7960/2554 ที่วินิจฉัยไว้ในทำนองเดียวกัน

⁴ Block v. Air France, 386 F 2d 323, 347 (5 Cir, 1967) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 40.

อย่างผู้ขนส่ง⁵ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนของข้อสัญญา ศาลสหรัฐอเมริกาให้ข้อสรุปโดยทั่วไปว่า บุคคลที่ออกใบตราส่งทางอากาศเป็นผู้ขนส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น นอกจากนี้ นักวิชาการยังให้ความเห็นว่า ผู้เช่าเหมาเครื่องบินจะถือเป็นผู้ขนส่ง หากตนได้ออกตารางเที่ยวบิน (timetable) ของตนเอง⁶

ส่วนศาลฝรั่งเศสและเยอรมันตัดสินว่า ในกรณีเช่าเหมาเครื่องบินพร้อมลูกเรือจากเจ้าของเครื่องบินนั้น เจ้าของเครื่องบินจะถือเป็นผู้ควบคุมเครื่องบิน โดยปฏิบัติการรับขนทางอากาศภายใต้สัญญาเช่าเหมาเครื่องบินซึ่งเป็นสัญญารับขนระหว่างเจ้าของเครื่องบินกับผู้เช่าเหมา⁷ แต่สำหรับผู้เช่าเหมาเครื่องบินซึ่งเป็นผู้ออกเอกสารการรับขนให้ผู้ตราส่งนั้น เป็นผู้ขนส่งตามสัญญา โดยมีเจ้าของเครื่องบินเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง⁸

จากแนวคำพิพากษาศาลต่างประเทศข้างต้นจะเห็นได้ว่า ศาลต่างประเทศต่างตีความในทำนองเดียวกันว่า การมีอากาศยานเป็นของตนเองไม่ใช่สิ่งให้นำมาใช้ในการพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่จำเป็นต้องมีเครื่องบินเป็นของตนเอง แต่อาจเป็นผู้เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการรับขนของก็ได้ เมื่อความหมายของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ กับอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เป็นอย่างเดียวกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรตีความไปในทำนองเดียวกันว่า การมียานพาหนะเป็นของตนเองไม่ใช่องค์ประกอบในการพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ เช่นกัน

2) สถานะทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่ง

เนื่องจากบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งคือการเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งสินค้าและสายการบิน จึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้รับจัดการขนส่งไม่ใช่ผู้ตราส่งที่แท้จริงและขณะเดียวกันก็ไม่ใช่ผู้ขนส่งที่แท้จริงด้วย ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงสถานะของผู้รับจัดการขนส่งไว้ จึงมีปัญหว่าผู้รับจัดการขนส่งจะมีสถานะเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของพระราชบัญญัติฯ หรือไม่

คดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ในประเทศไทยมักเป็นข้อพิพาทที่เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ตัดสินเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นสามารถสรุปได้ดังนี้

⁵ DHL v. Civil Aeronautics Bd, 584 F 2d 914, 915 (9 Cir, 1978) cited by ibid. p. 40.

⁶ Ibid. p. 40.

⁷ French Supreme Court Gogul et al. vs. Air Laos et al., 21 May 1979: 1980 RFDA 82 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 38.

⁸ Ibid. p. 38.

(1) คำพิพากษาฎีกาที่ตัดสินว่าผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นเพียงตัวแทน⁹ เนื่องจากในคดีดังกล่าวปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับจัดการขนส่งไม่ได้ออกใบตราส่งทางอากาศหรือออกให้ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการในรูปค่าระวางขนส่ง ทั้งนี้ผู้รับจัดการขนส่งอาจอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ตราส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็ได้ ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงว่าในกรณีที่ฟ้องร้องให้ผู้รับจัดการขนส่งรับผิดชอบนั้น ผู้รับจัดการขนส่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ให้ใคร

(2) คำพิพากษาฎีกาที่ตัดสินว่าผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง¹⁰ แม้ในคดีดังกล่าวไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับจัดการขนส่งได้ออกใบตราส่งทางอากาศ แต่เนื่องจากได้ทำการขนส่งทางบกในทอดสุดท้ายจากสนามบินปลายทางไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง ผู้รับจัดการขนส่งจึงมีฐานะเป็นผู้ขนส่งทางบก

ในขณะที่ข้อพิพาทเกี่ยวกับสภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ได้ถูกหยิบยกขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทยหลายคดี โดยศาลฎีกาได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งได้ให้คำนิยาม “ผู้ขนส่ง” ไว้¹¹ ซึ่งมีความหมายเดียวกับ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ตามพระราชบัญญัติฯ จึงน่าจะนำคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวมาใช้เทียบเคียงเพื่อเป็นหลักเกณฑ์พิจารณาสภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ดังนี้

(1) กรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นเพียงตัวแทน¹² โดยคดีที่ศาลตัดสินไว้เช่นนี้ ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับจัดการขนส่งไม่ได้ออกใบตราส่งหรือออกให้ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือเรียกเก็บบำเหน็จตัวแทนจากผู้ส่งสินค้ามิใช่ค่าระวางขนส่ง หรือมิได้เข้าร่วมทำการขนส่งด้วยไม่ว่าทอดใดๆ เป็นต้น

(2) กรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง¹³ โดยคดีที่ศาลตัดสินไว้เช่นนี้ มักปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับจัดการขนส่งมีอำนาจควบคุมการขนส่ง หรือมีการเรียกเก็บค่าระวางขนส่ง หรือมีการออกใบตราส่งในนามของตนเอง หรือทำการรวบรวมสินค้า (consolidation) จากผู้ส่งสินค้านำรายย่อยเพื่อจองระวางกับสายการบินเรือ หรือทำการขนส่งสินค้าบางช่วง เช่น การรับมอบ (pick-up) หรือส่งมอบ (delivery) สินค้า เป็นต้น

⁹ ตามแนวคำพิพากษาฎีกาที่ 4812/2533 และ 5203/2538

¹⁰ ตามแนวคำพิพากษาฎีกาที่ 2122/2556

¹¹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า “ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ...”

¹² คำพิพากษาฎีกาที่ 15/2547 และ 6272/2554

¹³ คำพิพากษาฎีกาที่ 5614/2543 , 1272/2554 , 1962/2554 และ 7960/2554

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ในการออกใบตราส่งในพระราชบัญญัติฯ กับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีความแตกต่างกัน โดยกฎหมายรับขนทางอากาศกำหนดให้การออกใบตราส่งเป็นหน้าที่ของผู้ตราส่ง ขณะที่กฎหมายรับขนทางทะเลกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง จึงอาจเกิดคำถามว่า จะสามารถนำแนวทางการพิจารณาของศาลฎีกาในคดีเกี่ยวกับสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลมาเทียบเคียงได้หรือไม่ ในมุมมองของผู้เขียน แม้บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติฯ มาตรา 27 จะกำหนดให้ผู้ตราส่งมีหน้าที่ออกใบตราส่งทางอากาศ ซึ่งอาจทำให้ตีความได้ว่า ผู้รับจัดการขนส่งซึ่งมักเป็นผู้ออกใบตราส่งทางอากาศในทางปฏิบัติ จะมีฐานะเป็นเพียงผู้ตราส่งตามบทบัญญัติดังกล่าว แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติดังกล่าวมีความมุ่งหมายในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ตราส่งซึ่งหมายถึงผู้ส่งสินค้าตัวจริงต่อผู้ขนส่ง ในความถูกต้องของรายการที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา 30 วรรคหนึ่งเท่านั้น¹⁴ และผู้ส่งสินค้าตัวจริงยังคงต้องรับผิดชอบในความถูกต้องดังกล่าว แม้ว่าผู้รับจัดการขนส่งซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งจะมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วยก็ตาม ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 30 วรรคสอง¹⁵ บทบัญญัติดังกล่าวจึงไม่น่าจะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินว่า ผู้รับจัดการขนส่งจะมีฐานะเป็นเพียงตัวแทนของผู้ตราส่งเท่านั้น

เมื่อพิจารณาจากแนวคำพิพากษาศาลต่างประเทศก็พบว่า ผู้รับจัดการขนส่งอาจกระทำการในฐานะตัวแทนหรือผู้ขนส่งขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงในแต่ละเรื่อง โดยในประเทศฝรั่งเศสได้แบ่งประเภทของผู้รับจัดการขนส่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่¹⁶

(1) *Transitaire de transport* ซึ่งเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่รับสินค้าจากผู้ส่งและจัดให้มีการขนส่งต่อไป ไม่มีสิทธิเลือกเส้นทางและวิธีการในการขนส่ง กระทำการในนามของผู้มอบหมาย จึงอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ส่ง ผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้มีลักษณะการให้บริการที่คล้ายกับ *Forwarding agent* โดยทำหน้าที่ประสานงานกับผู้ขนส่ง ดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร และบริการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้า

¹⁴ มาตรา 30 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า “ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา 24 วรรคสอง”

¹⁵ มาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า “ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย”

¹⁶ จงรักษ์ เมธาวรรกุล, “บทบาทและสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), หน้า 66 - 67.

(2) Commissionnaire de transport ซึ่งเป็นตัวกลางที่กระทำการในนามตนเองเพื่อประโยชน์ของตัวการอันหมายถึงผู้ส่ง โดยจัดให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยมีสิทธิเลือกเส้นทางและวิธีการในการขนส่ง จึงอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง

ทั้งนี้ ศาลหลายแห่งได้ตัดสินให้ผู้รับจัดการขนส่งตกอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาเวอร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยปัจจัยในการพิจารณาว่าผู้รับจัดการขนส่งเป็นคู่สัญญารับขนหรือไม่ พิจารณาจากปัจจัยต่อไปนี้¹⁷

- (1) หน้าที่ของคู่สัญญานั้นได้ถูกแสดงไว้ในเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- (2) การติดต่อระหว่างคู่สัญญา
- (3) คู่สัญญาเข้ารับสินค้าจากผู้ตราส่งและส่งมอบสินค้าให้ยังปลายทาง โดยเรียกเก็บค่าระวางซึ่งรวมการขนส่งทั้งหมด หากำไรจากการรวบรวมสินค้า (consolidate) ของผู้ตราส่งรายนั้นกับสินค้าของลูกค้ารายอื่น และ
- (4) บุคคลนั้นออกใบตราส่งทางอากาศซึ่งครอบคลุมถึงการขนส่งทั้งหมดหรือไม่ ผู้เขียนจึงเห็นว่า เกณฑ์การพิจารณาสภาพภาพของผู้รับจัดการขนส่งของศาลไทยที่เคยตัดสินไว้ในคดีก่อนๆ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาของศาลต่างประเทศน่าจะยังคงนำมาใช้ได้ต่อไปภายใต้พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้

สำหรับทางปฏิบัติของการรับขนทางอากาศในปัจจุบัน ผู้ตราส่งจะออกใบตราส่งซึ่งถูกจัดเตรียมไว้โดยผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นใบตราส่งที่เว้นว่างเกี่ยวกับรายละเอียดของเที่ยวการขนส่งไว้ แต่จะมีข้อกำหนดมาตรฐานของผู้ขนส่งอยู่ แบบฟอร์มเหล่านี้จะมีไว้สำหรับผู้รับจัดการขนส่งและตัวแทนผู้ส่งสินค้าผู้ซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่ง ในบางประเทศแนวปฏิบัติได้พัฒนาขึ้นโดยการออกใบตราส่ง 2 ฉบับ คือ Master Air Waybill สำหรับการรับขนทั้งหมดและความสัมพันธ์ของผู้รวบรวมของซึ่งโดยปกติคือผู้รับจัดการขนส่งกับผู้ขนส่ง และ House Air Waybill ซึ่งออกโดยผู้รับจัดการขนส่งให้ผู้ตราส่งสำหรับของแต่ละหีบห่อที่ได้ถูกรวบรวม กรณีดังกล่าวผู้รับจัดการขนส่งจะถือว่ามิบทบาทในฐานะเป็นผู้ขนส่งต่อผู้ตราส่งแต่ละรายภายใต้ House Air Waybill แต่ผู้รับจัดการขนส่งจะมิบทบาทเป็นผู้ตราส่งภายใต้ Master Air Waybill ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการรับขนจริง¹⁸

4.1.2 ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่ง

จากการศึกษา ผู้เขียนพบปัญหาเกี่ยวกับประเด็นเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งดังนี้

¹⁷ Norton McNaughton, Inc., 27 Av. Cas. (CCH) at 17,496 cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 72.

¹⁸ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 58.

1) ความแตกต่างระหว่างความเสียหายที่เกิดขึ้นกรณีของสูญหายกับกรณีล่าช้าในการรับขน

แม้ว่าพระราชบัญญัติฯ จะบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการที่ของสูญหาย หรือจากกรณีล่าช้าในการรับขนของเหมือนกัน และผู้ขนส่งก็สามารถจำกัดความรับผิดในกรณีที่ของสูญหายหรือกรณีที่ของล่าช้าได้ที่ 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อหนึ่งกิโลกรัมเช่นเดียวกัน แต่กรณีที่ของสูญหายหรือกรณีที่ของล่าช้า นั้นส่งผลต่อความรับผิดของผู้ขนส่งที่แตกต่างกันบางประการ ได้แก่ (1) ระยะเวลาในการทักท้วงให้ผู้ขนส่งทราบถึงความเสียหาย โดยในกรณีของสูญหายและถูกทำลายนั้นไม่มีบทบัญญัติให้ผู้มีสิทธิรับมอบของต้องทำการทักท้วงให้ผู้ขนส่งทราบ เนื่องจากถือว่าผู้ขนส่งทราบที่อยู่แล้ว¹⁹ ส่วนในกรณีล่าช้า นั้นจะต้องทักท้วงภายใน 21 วันนับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น และ (2) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยในกรณีของสูญหาย ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดในมาตรา 37 วรรคสอง และมาตรา 13 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 13 วรรคสาม ส่วนในกรณีล่าช้าในการรับขน ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 38 ประกอบมาตรา 12 และมาตรา 13 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 13 วรรคสาม

เนื่องจากลักษณะของการที่ของสูญหายใกล้เคียงกับของมาถึงล่าช้า จึงจำเป็นต้องศึกษาแนวทางการตีความของศาลในต่างประเทศ เพื่อให้สามารถปรับใช้บทบัญญัติในส่วนนี้กับผู้ขนส่งได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ จากการศึกษาแนวคำพิพากษาฎีกาในประเทศไทยที่ผ่านมาพบว่าการส่งมอบชั่งน้ำหนักนั้นหมายถึงการชำระหนี้ล่าช้าเท่านั้น ไม่รวมถึงการไม่ชำระหนี้ด้วยซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้า²⁰ เช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 1243/2557 “จำเลยที่ 1 รับสินค้าจากโจทก์เพื่อดำเนินการขนส่งเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2550 ครั้นเมื่อมีการขนส่งสินค้าไปส่งมอบแก่ผู้ซื้อแล้ว ปรากฏในขณะนั้นว่าสินค้าสูญหายไป 1 กล่อง แต่ได้ความต่อมาว่าจำเลยที่ 2 พบสินค้าที่คิดว่าสูญหายดังกล่าวที่ทำอากาศยานเบอร์เมน เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2550 ดังนี้ย่อมไม่มีเหตุอันจะถือได้ว่าสินค้า 1 กล่องนี้สูญหายแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม แม้จะไม่ปรากฏว่าโจทก์ตกลงกำหนดเวลาในการขนส่งสินค้าให้จำเลยที่ 1 ต้องขนส่งไปมอบแก่ผู้ซื้อไว้ก็ตาม แต่ก็เป็นเรื่องที่ตามปกติในการขนส่งทางอากาศย่อมเป็นที่เข้าใจและคาดหมายกันได้ว่าระหว่างโจทก์ผู้ส่งกับจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งว่าควรขนส่งไปส่งมอบแก่ผู้ซื้อโดยคู่สัญญาจะมีเจตนาให้ขนส่งไปส่งมอบได้ภายในกำหนดเวลาเท่าที่พึงคาดหมายว่าการขนส่งทางอากาศในระยะทางเช่นนี้ควรส่งมอบแก่ผู้ซื้อได้ ประกอบกับผู้รับมอบอำนาจจากโจทก์เบิกความทำนองว่า

¹⁹ U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit, Butler’s Shoe Corp. vs. Pan American Airways: 13 Avi 17.833 cited by U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit, Butler’s Shoe Corp. vs. Pan American Airways: 13 Avi 17.833 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 180.

²⁰ คำพิพากษาฎีกาที่ 7157/2555 และ 1243/2557

พยานได้รับแจ้งจากผู้ซื้อว่าได้รับสินค้าไม่ครบถ้วน ไม่เกินวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 จึงเชื่อได้ว่าการขนส่งครั้งนี้มีกำหนดเวลาอันคาดหมายได้ว่าควรส่งสินค้าถึงผู้ซื้อได้ไม่เกินวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 และมีการส่งสินค้าไปมอบแก่ผู้ซื้อแล้วเพียงแต่ส่งมอบได้ไม่ครบถ้วนเท่านั้น เมื่อสินค้าขาดหายไป 1 กล่อง และค้นพบวันที่ 27 มีนาคม 2550 ย่อมเป็นกรณีที่หากส่งมอบสินค้า 1 กล่องนี้ได้ก็เป็นการส่งมอบชักรุกกว่าเวลาอันควรส่งมอบได้ จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งและจำเลยที่ 2 ผู้ขนส่งคนอื่นที่ได้รับมอบหมายให้ขนส่งต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการส่งมอบชักรุกดังกล่าว อันเกิดจากโจทก์ต้องผลิตสินค้าใหม่และส่งให้ผู้ซื้อทดแทน”

ส่วนศาลต่างประเทศนั้นได้ตีความแตกต่างกันไป โดยประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์มองว่า ความล่าช้านั้นนอกจากจะหมายถึงการชำระหนี้ล่าช้าแล้ว ยังรวมถึงการไม่ชำระหนี้ด้วย ในขณะที่ประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์มองว่าการไม่ชำระหนี้เป็นคนละส่วนกับการชำระหนี้ล่าช้า²¹

ผู้เขียนเห็นว่า หากตีความตามแนวคำพิพากษาในระบบคอมมอนลอว์ว่าความล่าช้าในการรับขนรวมถึงการไม่ชำระหนี้ ซึ่งในบางกรณีอาจหมายถึงกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งได้ อาจจะไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และพระราชบัญญัติฯ ซึ่งได้แยกความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีความเสียหายที่เกิดจากกรณีของสูญหายกับกรณีล่าช้าในการรับขนออกจากกันอย่างชัดเจน ซึ่งส่งผลต่อหลักความรับผิดของผู้ขนส่งที่แตกต่างกันดังได้กล่าวไว้ในตอนต้น ผู้เขียนจึงเห็นด้วยกับแนวทางการตีความของศาลในระบบซีวิลลอว์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการตีความของศาลฎีกาไทยซึ่งตัดสินไว้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เดิมก่อนพระราชบัญญัติฯ ประกาศใช้

2) การตีความช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภายใต้มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งตรงกับข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ทั้งพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับช่วงเวลาของของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งที่ชัดเจน ทำให้มีปัญหาว่าช่วงเวลาของของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งนั้นจะถือตามช่วงเวลาของของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือตามกฎหมาย

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4099/2548²² ซึ่งตัดสินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สะท้อนให้เห็นว่า ศาลไทยถือเกณฑ์ว่าผู้ขนส่งจะสิ้นสุดหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าเมื่อได้ส่ง

²¹ Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson, "Montreal V. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage," *Air & Space Law Journal* 35, 3 (2003): 210.

²² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4099/2548 “จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดูแลให้สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือได้รับความเสียหายในระหว่างการขนส่งหรือในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของตน แม้เหตุแห่งการสูญหายของสินค้าน้ำหอมที่ขนส่งจะ

มอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งแล้ว トラバドที่ยังไม่มีการส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งจะยังคงมีความรับผิดชอบในความเสียหายหรือความสูญหายที่เกิดขึ้นในคลังสินค้าของสนามบินก็ตาม อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกาเคยตัดสินในคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลว่า ภายหลังจากที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือเพื่อนำไปเก็บในโรงพักสินค้า สินค้าได้หายไประหว่างสินค้าอยู่โรงพักสินค้า ถือได้ว่าหน้าที่ขนส่งสินค้าของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงแล้ว²³ โดยศาลได้คำนึงถึงแนวปฏิบัติในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในขณะนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่ประกาศใช้บังคับ โดยต่อมาแนวการตัดสินดังกล่าวก็ได้ถูกรับรองไว้โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวในมาตรา 39 วรรคสอง²⁴ และมาตรา 40²⁵

ในทางปฏิบัติ ก่อนที่ผู้ขนส่งทางอากาศจะได้ปฏิบัติกรรับขนทางอากาศยานจากสนามบินต้นทาง หรือหลังจากผู้ขนส่งทางอากาศได้ดำเนินการรับขนทางอากาศมายังสนามบินปลายทางแล้ว ของอาจต้องอยู่ในความดูแลของบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงมีประเด็นต้องพิจารณาว่าการดูแลรักษาหรือครอบครองสินค้าโดยบุคคลใดบ้างที่ถือว่าอยู่ในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง ซึ่งจากการศึกษา ผู้เขียนพบว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศมีดังนี้

(1) ผู้ดูแลสัตว์ซึ่งจัดให้มีโดยเจ้าของสัตว์ ศาลแคนาดาได้ตัดสินในคดีระหว่าง United Stables กับ Pacific Western²⁶ ว่า ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บของม้าแข่งซึ่งหลบหนีไประหว่างการรับขนทางอากาศจากคอกซึ่งจัดให้มีโดยผู้ขนส่ง แม้ว่าขณะนั้นม้าจะอยู่ในความ

เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในคลังสินค้าของจำเลยที่ 2 ก็ถือได้ว่าเหตุแห่งการสูญหายของสินค้าที่ขนส่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งหรือในระหว่างที่สินค้านั้นยังอยู่ในความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายเนื่องจากการสูญหายของสินค้าที่ขนส่งต่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้น”

²³ คำพิพากษาฎีกาที่ 1206/2533

²⁴ มาตรา 39 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40”

²⁵ มาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า “ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

(1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว
 (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่นอนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ
 (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว”

²⁶ United Stables v. Pacific Western (1969) 5 DLR 3d 67 (BC) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 114.

ดูแลของผู้ดูแลซึ่งจัดให้มีโดยเจ้าของม้า ศาลตั้งข้อสังเกตว่า ข้อโต้แย้งของผู้ขนส่งว่า ผู้ดูแลม้า ซึ่งจัดหาโดยผู้เรียกร้องเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลม้าและเป็นผู้ต้องรับผิดชอบมีน้ำหนักดีกว่า หากเป็นกรณีที่ม้าตายด้วยโรคหรือการจัดการที่ไม่เหมาะสม แต่ในคดีนี้ดูเหมือนว่า ม้ายังอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง และอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ยังต้องใช้บังคับ

(2) ผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractors) ซึ่งรับจ้างจากผู้ขนส่งให้รับขน จัดการ หรือดูแลของ บุคคลดังกล่าวเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งอาจมีหน้าที่ดูแลสินค้าแม้ว่าการจัดการที่แท้จริงจะอยู่ที่คนอื่น²⁷ ในปี 1998 หน้าที่ดูแลรักษาสินค้าของผู้ขนส่งถูกขยายออกไปในกรณีที่ของอยู่ของในความดูแลของสนามบินหลังจากเครื่องบินลงจอด แม้แต่กรณีที่การใช้อำนาจขององค์กรการทำอากาศยานเป็นระบบผูกขาด และผู้ขนส่งไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากต้องส่งมอบของให้อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาขององค์กรการทำอากาศยานเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังมีความสัมพันธ์กับองค์กรที่ทำหน้าที่ดังกล่าวในขณะที่ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งไม่มีความสัมพันธ์กับองค์กรการทำอากาศยานนั้น²⁸ ช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งจึงรวมถึงเวลาที่องค์กรการทำอากาศยานทำหน้าที่ดังกล่าวด้วย

(3) คลังสินค้า (Storage of cargo) ซึ่งดูแลสินค้าก่อนเครื่องบินออกเดินทาง²⁹ หรือหลังสินค้ามาถึงปลายทาง³⁰ อาจเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนทางอากาศ หากของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ว่าของจะไม่ได้เคลื่อนย้ายไปไหน ดังนั้นหากของเสียหายในสถานที่ของผู้ขนส่งทางอากาศ จะถูกสันนิษฐานว่า ของเสียหายในระหว่างหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง³¹ กรณีก้ำกึ่งคือกรณีที่ของเสียหายเมื่อถูกยกจากรถบรรทุกซึ่งจะนำของไปยังสนามบินโดยเครื่องมือซึ่งควบคุมโดยผู้ขนส่งทางอากาศ ศาลสูงเยอรมันเคยตัดสินว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลของ³² ซึ่งไม่จำเป็นต้องหมายถึงการครอบครองในทางกายภาพของผู้ขนส่ง ในอีกคดีหนึ่งศาลนิวยอร์กตัดสินว่า การส่งมอบของยังไม่เกิดขึ้นจนกว่าของทั้งหมดจะถูกส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง ซึ่งก่อนหน้านั้นผู้ขนส่งยังคงมีหน้าที่ดูแลและต้องรับผิดชอบ³³

(4) หน่วยงานศุลกากร (Customs authorities) ไม่ใช่ผู้รับเหมาช่วงซึ่งได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับจัดการหรือดูแลของ ศาลส่วนใหญ่จึงตัดสินว่า การส่งมอบของให้หน่วยงาน

²⁷ OLG Frankfurt 21.5.1975, NJW 1975.1604 cited by *ibid.* p. 114.

²⁸ OLG Frankfurt 21.4.1998, TranspR 1999.24 cited by *ibid.* p. 114.

²⁹ Westminster Bank v. Imperial Airways (1936) 55 L1 L Rep 242, 247 cited by *ibid.* p. 115.

³⁰ Banque Libanaise v. SAS, Paris 3.2.1977, (1977) 31 RFDA 282 cited by *ibid.* p. 115.

³¹ Air France v. Air Cat, Cass 28.5.1996 (1997) 32 ETL 129 cited by *ibid.* p. 115.

³² BGH 27.10.1978, NJW 1979.493 cited by *ibid.* p. 115.

³³ Norton McNaughton v. Polar, 702 NYS 2d 759 (Supp 1999) cited by *ibid.* p. 115.

ศุลกากรเป็นการสิ้นสุดหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ดูแลของอีกต่อไป แต่อาจมีข้อยกเว้นในกรณีที่ผู้ขนส่งรับที่จะดำเนินพิธีศุลกากรสำหรับของที่รับขนด้วย³⁴ เพราะผู้ถือว่าผู้ขนส่งยังมีอำนาจควบคุม อย่างไรก็ตาม บางศาลเห็นว่า การรับขนยังไม่จบลงจนกว่าจะได้ส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง และในขั้นตอนใดๆ ซึ่งอยู่ในส่วนของการรับขนเป็นความเสี่ยงของผู้ขนส่ง โดยไม่ต้องพิจารณาระดับของการควบคุมที่แท้จริงของผู้ขนส่ง³⁵

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ดูแลสัตว์ ซึ่งจัดให้มีโดยเจ้าของสัตว์ ผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractors) คลังสินค้า (Storage of cargo) ศาลส่วนใหญ่ตัดสินไปในแนวเดียวกันว่า บุคคลดังกล่าวถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง การครอบครองสินค้าโดยบุคคลดังกล่าวจึงถือว่าย่างอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลสินค้าด้วย ส่วนในกรณีหน่วยงานศุลกากร (Customs authorities) ซึ่งไม่ถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ศาลได้ตีความแตกต่างกันไป โดยมีทั้งที่ตัดสินว่า การส่งมอบสินค้าให้หน่วยงานศุลกากรเป็นการสิ้นสุดหน้าที่ของผู้ขนส่งแล้ว และยังไม่สิ้นสุดหน้าที่จนกว่าจะได้ส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง

ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวการตีความที่ว่า ช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งนั้นรวมถึงช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในความดูแลของบุคคลที่อยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย ส่วนในกรณีที่สินค้าอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ศุลกากรซึ่งไม่อาจถือได้ว่าผู้ขนส่งมีอำนาจควบคุมสินค้าตามความเป็นจริง และไม่อาจถือว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น อาจไม่เป็นธรรมกับผู้ขนส่งนักหากถือว่าช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งนั้นรวมถึงช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในความดูแลของบุคคลดังกล่าวด้วย ผู้เขียนจึงเห็นว่า การใช้เกณฑ์อำนาจควบคุมตามความเป็นจริงของผู้ขนส่ง เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง น่าจะเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากกว่า

3) สิทธิในการฟ้องคดี

ประเด็นที่ว่าผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบต่อใคร หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือประเด็นที่เกี่ยวกับคำถามที่ว่าใครเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งทางอากาศภายใต้พระราชบัญญัติฯ

เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีได้บัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องผู้มีสิทธิฟ้องคดีในกรณีผู้ขนส่งคนเดียว มีเพียงแต่บทบัญญัติในส่วนผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ได้กล่าวถึงเรื่องนี้ จึงทำให้มีข้อสังเกตว่า เหตุใดหลักเกณฑ์เรื่องผู้มีสิทธิฟ้องคดีภายใต้อนุสัญญานี้จึงกล่าวถึงเฉพาะกรณีการรับขนหลายคนหลายทอดเท่านั้น ทั้งนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า อาจเป็นไปได้ที่บทบัญญัติในข้อ 30 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 36 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

³⁴ Sprinks v. Air France, Paris 27.6.1969 (1969) 23 RFDA 405, 409 cited by ibid. pp. 114-115.

³⁵ Banque Libanaise v. SAS, Paris 3.2.1977 (1977) 31 RFDA 282 cited by ibid. pp. 114-115.

ค.ศ. 1999) เรื่องการรับขนหลายคนหลายทอด ถูกบัญญัติขึ้นเพื่ออธิบายหรือขยายขอบเขตของผู้มีสิทธิฟ้องคดีเท่านั้น³⁶

อย่างไรก็ตาม ศาลในต่างประเทศนั้นได้ตัดสินในประเด็นนี้ไว้แตกต่างกัน โดยศาลในระบบคอมมอนลอว์เห็นว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่มีบทบัญญัติเรื่องสิทธิในการฟ้องคดี³⁷ ดังนั้นจึงต้องตีความตามกฎหมายภายใน ซึ่งตามกฎหมายอังกฤษ นอกจากผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่รับช่วงสิทธิของบุคคลเหล่านั้นจะมีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งแล้ว เจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงก็มีสิทธิฟ้องคดีเช่นกัน โดยในคดีระหว่าง Gatewhite กับ Iberia³⁸ ศาลอังกฤษตัดสินว่า เจ้าของสินค้าซึ่งไม่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศในฐานะเป็นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของ เพราะบุคคลดังกล่าวมีสิทธิเช่นนั้นตามกฎหมายจารีตประเพณี และผู้พิพากษา Gatehouse J. เห็นว่าไม่มีอะไรในอนุสัญญาที่ทำให้เจ้าของสินค้าเสียสิทธิในการฟ้องคดี และเห็นว่าคงจะเป็นเรื่องแปลกหากสิทธิในการฟ้องคดีต้องขึ้นอยู่กับความสามารถและความเต็มใจของผู้รับตราส่งที่จะฟ้องคดี เมื่อผู้รับตราส่งอาจจะเป็นเพียงตัวแทนดำเนินพิธีศุลกากรหรือธนาคารผู้ซื้อเท่านั้น³⁹

อย่างไรก็ตาม ในเวลาต่อมาคำพิพากษาในคดี Gatewhite ได้ถูกตั้งข้อสงสัยโดยสภาสูงอังกฤษในคดีระหว่าง Sidhu กับ British Airways⁴⁰ โดย Lord Hope เห็นว่าวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 คือการทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการใช้บังคับกฎหมาย โดยในประเทศซิวิลลอว์นั้น เฉพาะคู่สัญญารับขนหรือตัวการเท่านั้นที่สามารถเป็นโจทก์ได้ ขณะที่ประเทศคอมมอนลอว์ โจทก์คือเจ้าของสินค้าผู้ซึ่งสิทธิในการฟ้องคดีขึ้นอยู่กับส่วนได้เสียของเขาในตัวสินค้า ไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่ว่าเขาเป็นคู่สัญญารับขนหรือไม่ โดย Lord Hope เห็นว่าย่อมจะเป็นการตรงกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญามากกว่าหากใช้กฎเกณฑ์เดียวกันว่า เจ้าของสินค้าซึ่งมิใช่คู่สัญญารับขนไม่มีสิทธิฟ้องคดีในนามตนเอง⁴¹

³⁶ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 227.

³⁷ Western Digital Corporation v. British Airways, [2000] 2 Lloyd's Rep. 162, 163 CA. cited by Ingrid Koning, "Liability in Air Carriage of Cargo under the Warsaw and the Montreal Conventions," p. 344.

³⁸ Gatewhite v. Iberia [1990] 1 QB 326, 334-335 (under WSC) cited by Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 107.

³⁹ Ibid. p. 107.

⁴⁰ Sidhu v. British Airways, [1997] AC 430, 450 cited by ibid. p. 107.

⁴¹ Ibid. p. 108.

ส่วนศาลสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินไว้อย่างชัดเจนว่า ในกรณีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าใครมีสิทธิฟ้องคดีใครบ้าง ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวจะนำมาใช้แทนกฎหมายภายในหากบัญญัติไว้ต่างกัน ดังนั้นเฉพาะผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง รวมถึงผู้รับช่วงสิทธิของบุคคลเหล่านั้นเท่านั้นที่มีสิทธิฟ้องคดี⁴² โดยศาลสหรัฐอเมริกาได้ใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งคนเดียวด้วย⁴³ อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาส่วนใหญ่ในสหรัฐอเมริกาก็ให้การสนับสนุนความเห็นของนักกฎหมายอังกฤษว่า คำตอบสำหรับคำถามนี้ในกรณีการรับขนโดยผู้ขนส่งคนเดียวนั้นไม่พบในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่พบในกฎหมายลักษณะศาล⁴⁴ ซึ่งในระบบคอมมอนลอว์ ให้สิทธิเจ้าของสินค้าในการฟ้องคดีผู้ขนส่งได้โดยตรง⁴⁵ เช่น ในคดีระหว่าง Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia⁴⁶ กรณีผู้ส่งเครื่องทำพาสต้าได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับจัดการขนส่งชาวอิตาลีซึ่งระบุชื่อตนเองในใบตราส่งทางอากาศในฐานะเป็นผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง Alitalia ซึ่งเป็นผู้ขนส่งโต้แย้งว่า เฉพาะผู้รับจัดการขนส่งเท่านั้นที่อยู่ในฐานะที่จะฟ้องคดีตนได้ ไม่ใช่บริษัทประกันภัยผู้รับช่วงสิทธิของผู้ผลิตสินค้าที่ได้รับความเสียหาย ศาลอุทธรณ์สหรัฐอเมริกาตัดสินว่า ข้อ 30 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จำกัดเฉพาะกรณีการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งไม่ใช่ข้อเท็จจริงในเรื่องนี้ ศาลอธิบายว่า นอกจากเรื่องผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแล้ว อนุสัญญานี้ไม่ได้กล่าวถึงว่าคู่สัญญาฝ่ายใดอยู่ในฐานะที่จะฟ้องคดีสำหรับกรณีของเสียหาย ดังนั้นผู้ผลิตหรือผู้รับช่วงสิทธิของผู้ผลิตจึงสามารถฟ้องร้องสายการบินได้ หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนมีนิติสัมพันธ์กับผู้รับจัดการขนส่ง เพื่อแสดงให้เห็นว่า ตนเองในฐานะผู้ผลิตสินค้าเป็นคู่สัญญาที่มีส่วนได้เสียที่ถูกต้องซึ่งสามารถฟ้องคดีได้

⁴² Johnson v. American, 834 F.2d 721 (9 Cir, 1987) concerning WSC cited by *ibid.* p. 107.

⁴³ Rank v. Jardine, 20 Avi 18,325 (ND 111, 1987) cited by *ibid.* p. 107.

⁴⁴ BRI v. Air Canada, 725 F. Supp 133, 136 (EDNY, 1989) ในคดีนี้ศาลชั้นต้นสหรัฐอเมริกาอนุญาตให้มีการฟ้องคดีโดยผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อซึ่งได้ซื้อสินค้าพิพาท โดยศาลดังกล่าวได้อ้างถึงคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์นิวเจอร์ซีย์ว่า “หากสามารถพิสูจน์ได้ในชั้นพิจารณาว่า โจทก์ในความจริงเป็นตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อของผู้ตราส่งซึ่งมีชื่อในใบตราส่งทางอากาศและมีสิทธิในตัวสินค้าในเวลาที่สูญหาย”

⁴⁵ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 107.

⁴⁶ Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia, 347 F.3rd 448 (2nd Cir. 2003) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 215.

ขณะที่ศาลในระบบซีวิลลอว์ ในประเทศเนเธอร์แลนด์⁴⁷ ฝรั่งเศส⁴⁸ และเยอรมนี⁴⁹ มีความเห็นว่า บุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 คือบุคคลที่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศในฐานะผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง⁵⁰ ดังนั้นบุคคลที่ไม่ได้ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศในฐานะผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งไม่อยู่ในฐานะที่จะฟ้องคดีผู้ขนส่งได้ เช่น ผู้ซื้อและผู้รับของคนสุดท้าย ธนาคารซึ่งได้จัดหาเงินให้ ตัวแทนดำเนินพิธีศุลกากร ผู้รับจัดการขนส่ง หรือตัวแทนของผู้รับตราส่ง⁵¹ นอกจากนี้บริษัทประกันภัยที่จ่ายเงินให้บุคคลที่ไม่มีชื่อในใบตราส่งในฐานะเป็นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง ไม่สามารถฟ้องไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ได้ เช่น ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งถูกระบุชื่อเป็นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง⁵²

สำหรับแนวคำพิพากษาฎีกาไทยซึ่งตัดสินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะพบว่าบุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งทางอากาศนั้น ได้แก่ ผู้ตราส่ง⁵³ ผู้รับตราส่ง⁵⁴ และบุคคลซึ่งรับช่วงสิทธิของบุคคลเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกับการตีความของศาลในระบบซีวิลลอว์ที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวทางการตีความของศาลในระบบซีวิลลอว์ เนื่องจาก ประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ การตีความกฎหมายจึงต้องตีความตามบทบัญญัติเป็นสำคัญ เมื่อบุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีตามกฎหมายไทยหมายถึงบุคคลที่ถูกโต้แย้งสิทธิ⁵⁵ และบุคคลที่ถูกโต้แย้งสิทธิตามสัญญารับขนของทางอากาศระหว่างประเทศหมายถึงผู้ตราส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาและผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้มีสิทธิรับมอบของตามนัยแห่งบทบัญญัติมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติ⁵⁶ ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็น

⁴⁷ Court of Appeal of Amsterdam 14 Dec, 1989, S&S 1990, 131 cited by Ingrid Koning, "Liability in Air Carriage of Cargo under the Warsaw and the Montreal Conventions," p. 343.

⁴⁸ CA Paris 2 juin 1985, RFDA 1985 cited by *ibid.* p. 343.

⁴⁹ OLG Koln, 20.11.80, ZLW 1982 cited by *ibid.* p. 343.

⁵⁰ *Ibid.* p. 343.

⁵¹ Court of Appeals, Paris, 17 March 1967: 1967 Jurisclasseurs Pratiques. II 15.261 cited by Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carriage*, p. 177.

⁵² Court of Appeals, Paris, Air France vs. Atlantic Mutual Insurance Co. et al., 19 March 1975: 1975 RFDA 199 cited by *ibid.* p. 177.

⁵³ คำพิพากษาฎีกาที่ 3794/2543

⁵⁴ คำพิพากษาฎีกาที่ 5775/2543

⁵⁵ มาตรา 55 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง บัญญัติว่า “เมื่อมีข้อโต้แย้งเกิดขึ้น เกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลใดตามกฎหมายแพ่ง หรือบุคคลใดจะต้องใช้สิทธิทางศาล บุคคลนั้นชอบที่จะเสนอคดีของตนต่อศาลส่วนแพ่งที่มีเขตอำนาจได้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายแพ่งและประมวลกฎหมายนี้”

⁵⁶ มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า “ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่มีตาม มาตรา 32 และมาตรา 33 ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนทางอากาศด้วย”

ว่า บุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติฯ นี้ ได้แก่ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง รวมถึงบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากบุคคลดังกล่าว

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

4.2.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ จะพบว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงปรากฏอยู่ในหมวด 4 เรื่องการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ที่บัญญัติเรื่องการรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญาไว้ในหมวด 5 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ทั้งพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ต่างได้แยกบทบัญญัติกรณีการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา ออกจากการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งคนเดียว ซึ่งอยู่ในหมวด 2 ของพระราชบัญญัติฯ และหมวด 3 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงเห็นได้ถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายที่ต้องการแยกประเภทการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งที่แตกต่างกันให้ชัดเจน อันส่งผลถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งที่แตกต่างกันด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ขนส่งดำเนินการรับขนด้วยตนเอง หรือมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนรับขน ความรับผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของตน ย่อมอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในหมวด 2 เรื่องการรับขนของ ตามพระราชบัญญัติฯ หรือหมวด 3 เรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งและขอบเขตของค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ส่วนในกรณีที่การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญานั้นหมายถึงกรณีการรับขนที่มีผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศ โดยมีผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ปฏิบัติการรับขนจริง กรณีนี้แม้ว่าระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง จะอยู่ภายใต้บังคับหมวด 2 ของพระราชบัญญัติฯ หรือหมวด 3 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นบททั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศแล้ว ความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในหมวด 4 ของพระราชบัญญัติฯ หรือหมวด 5 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ด้วย

1) ความหมายของผู้ขนส่งตามสัญญา

พระราชบัญญัติฯ มาตรา 3 ได้ให้นิยามคำว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ไว้ซึ่งมีความหมายเดียวกับผู้ขนส่งตามสัญญาที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 39 กล่าวคือ ผู้ขนส่งตามสัญญา หมายถึง ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสารผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง จากที่ได้กล่าวถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องในการ

ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในบทที่ 2 สรุปได้ว่า สายการบินที่เข้าทำสัญญารับประกันของกับผู้ส่งสินค้าโดยตรงย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามสัญญา ส่วนตัวแทนขนส่งสินค้าหรือนายหน้าที่เข้าทำสัญญารับประกันของกับผู้ส่งสินค้าในนามของสายการบินนั้นย่อมอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญา

สำหรับผู้บริหารจัดการขนส่งอาจเป็นได้ทั้งผู้ตราส่งและผู้ขนส่ง ขึ้นอยู่กับบทบาทในสัญญารับประกันแต่ละฉบับ โดยในสัญญารับประกันระหว่างผู้บริหารจัดการขนส่งกับผู้ส่ง หากผู้บริหารจัดการขนส่งได้ออก House Air Waybill ให้แก่ผู้ตราส่งในนามตนเอง ผู้บริหารจัดการขนส่งก็จะอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง โดยเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา โดยมีสายการบินที่ทำการขนส่งสินค้าเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เพราะผู้ส่งกับสายการบินมิได้มีนิติสัมพันธ์ใดๆ ต่อกัน⁵⁷ แต่หากผู้บริหารจัดการขนส่งเพียงทำหน้าที่ในการติดต่อผู้ขนส่งให้โดยไม่ได้ออกใบตราส่งทางอากาศหรือออกใบตราส่งทางอากาศโดยระบุตัวตนเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ผู้บริหารจัดการขนส่งจะมีฐานะเป็นเพียงตัวแทนของผู้ตราส่งเท่านั้น ทำให้ผู้ตราส่งกับสายการบินมีฐานะเป็นผู้ตราส่งกับผู้ขนส่ง ส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหารจัดการขนส่งกับผู้ส่งก็คือตัวการตัวแทน⁵⁸ ขณะที่ในสัญญารับประกันระหว่างผู้บริหารจัดการขนส่งกับสายการบิน ผู้บริหารจัดการขนส่งจะมีฐานะเป็นผู้ตราส่ง โดยมีสายการบินเป็นผู้ขนส่ง

ในทางปฏิบัติผู้บริหารจัดการขนส่งมักจะเข้ามาเกี่ยวข้องข้องในการรับประกันของ 2 ช่วงเวลา ช่วงแรกคือช่วงการเข้าทำสัญญารับประกันของที่ต้นทางซึ่งเป็นช่วงที่ผู้บริหารจัดการขนส่งให้บริการแก่ผู้ส่งออกหรือผู้ตราส่ง และช่วงที่สองคือช่วงการดำเนินการแทนผู้นำเข้าหรือผู้รับตราส่งที่ปลายทางซึ่งจะเห็นได้ว่า เฉพาะผู้บริหารจัดการขนส่งที่ให้บริการในช่วงแรกเท่านั้นที่อาจมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาตามพระราชบัญญัติฯ ได้ ส่วนผู้บริหารจัดการขนส่งที่ให้บริการในช่วงที่สองนั้นไม่อาจมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาเพราะมิได้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งโดยตรง และไม่อาจมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ เพราะมิใช่บุคคลที่ประกอบกรับขนทางอากาศตามนิยามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ นี้ แต่อาจมีฐานะเป็นผู้ขนส่งทางบกได้ ในกรณีที่ได้ดำเนินการรับประกันของภายในประเทศเพื่อรับมอบของจากสายการบินไปส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง

2) ความหมายของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

นิยามของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้นถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งมีความหมายเดียวกับที่บัญญัติไว้ในข้อ 39 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล กล่าวคือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หมายถึง ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจึงไม่ได้หมายถึงผู้ที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่ง แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งตามสัญญาให้ทำการขนส่งสินค้าไม่ว่าตลอด

⁵⁷ Jean-Louis Madelenat, *Air Cargo: Regulations and Claims* (Toronto: Butterworths, 1983), pp. 30-31.

⁵⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15/2547

เส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทาง ดังนั้นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจึงดำเนินการรับขนโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญาและไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่งโดยตรง

จากการศึกษาผู้เขียนพบปัญหาเกี่ยวกับความหมายของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงในกรณีมีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing) ทั้งนี้ เดิมกรณีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมอาจถือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด หากคู่สัญญาได้เห็นว่าการปฏิบัติการรับขนดังกล่าวเป็นการดำเนินการครั้งเดียว ดังนั้นเมื่อการเดินทางที่มุ่งหวังของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งสองรายหรือมากกว่านั้น แต่เพื่อเหตุผลทางการตลาดเที่ยวบินดังกล่าวจึงถูกระบุให้เป็นเที่ยวบินเดี่ยว (single flight) ซึ่งมีการใช้รหัสของผู้ขนส่งร่วมกันแสดงให้เห็นถึงผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้อง แนวปฏิบัตินี้ก็ถือว่าเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด⁵⁹ อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาว่าการรับขนดังกล่าวเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด คนโดยสารหรือผู้ตราส่งจะต้องได้เห็นถึงการรับขนที่ปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งราย ในฐานะที่เป็นเงื่อนไขอย่างหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศ”⁶⁰ ต่อมาเมื่ออนุสัญญาว่าด้วยอาชญากรรม ค.ศ. 1961 ซึ่งได้กำหนดกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไว้ มีผลใช้บังคับ จึงทำให้กรณีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมมีความชัดเจนขึ้น เนื่องจากแม้ว่าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่มีนิติสัมพันธ์กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงก็ถูกเชื่อมโยงโดยสัญญาที่คนโดยสารหรือผู้ตราส่งทำกับผู้ขนส่งตามสัญญา ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ กรณีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing agreement)

เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยอาชญากรรม ค.ศ. 1961 สามารถกล่าวได้ว่า นิยามของการเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงสามารถอธิบายกรณีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมได้ดีกว่าการเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นอกจากนี้อนุสัญญาว่าด้วยอาชญากรรม ค.ศ. 1961 ยังได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งหลักการดังกล่าวก็ปรากฏอยู่ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และพระราชบัญญัติฯ เช่นกัน

นอกจากนี้ข้อสังเกตอีกประการว่า กรณีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมนั้นถือเป็นการขนส่งแทนที่” (Substitution carriage) กล่าวคือ เป็นการขนส่งที่เกิดขึ้นเมื่อดำเนินการภายใต้สัญญาที่ผู้ขนส่งตามสัญญาได้เข้าทำกับผู้ตราส่ง โดยผู้ขนส่งอีกคนดำเนินการขนส่งจริง ซึ่งการขนส่งในลักษณะดังกล่าวจะตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติในหมวด 5 เรื่อง การรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ตัวอย่างเช่น สายการบิน Swissair ได้เข้าทำข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วมกับสายการบิน AOM French Airlines เพื่อเปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่าง ปารีส – ซูริค โดยเส้นทางบินดังกล่าวดำเนินการโดย AOM French Airlines ด้วย

⁵⁹ Audrey GUELF, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," pp. 66-67.

⁶⁰ Ibid. pp. 66-67.

เครื่องบินของตนเอง ในกรณีที่ Swissair ขายตัวโดยसार AOM French Airlines จะเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ในกรณีเช่นนี้สามารถอนุมานได้ว่า Swissair ซึ่งเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาได้ให้อำนาจ AOM French Airlines ในการดำเนินการในเส้นทางนั้น⁶¹

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในหมวด 5 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะไม่ใช้กับข้อเรียกร้องในกรณีที่คนโดยสารทำสัญญากับสายการบิน AOM French Airlines สำหรับการขนส่งในเที่ยวบินนั้น ในกรณีเช่นนั้นซึ่งผู้ขนส่งตามสัญญาไม่ได้จัดให้มีการขนส่งแทนที่ ความรับผิดชอบของสายการบิน AOM French Airlines จะอยู่ภายใต้บังคับโดยบทบัญญัติอื่นของอนุสัญญา⁶² กล่าวคือ เป็นเรื่องของผู้ขนส่งดำเนินการรับขนตามสัญญาที่ตนเข้าทำกับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งเอง ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในหมวด 3 เรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและขอบเขตของค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

4.2.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

1) วิเคราะห์เปรียบเทียบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ

เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติฯ แล้ว จะพบว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบในความผิดของผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนได้มอบหมายให้รับขนของตามมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีหลักการที่คล้ายกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำและละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตน และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติฯ ด้วยตามหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น (Vicarious Liability)

นอกจากนี้ทั้งผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และผู้ขนส่งกับลูกจ้างหรือตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามพระราชบัญญัติฯ ต่างไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้เสียหายอย่างลูกหนี้ร่วม เพราะในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้เฉพาะผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่น แต่ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ขนส่งด้วย ส่วนพระราชบัญญัติฯ ก็ไม่มีบทบัญญัติให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ขนส่งเช่นกัน ส่วนในระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้น พระราชบัญญัติฯ บัญญัติขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไว้เพียงเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น ไม่ใช่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งตามสัญญาสำหรับการรับขนทั้งหมด

⁶¹ Ibid. p. 72.

⁶² Ibid. pp. 94-95.

อย่างไรก็ตาม หลักการในมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับพระราชบัญญัติฯ มีข้อแตกต่างบางประการ ดังนี้

(1) ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้เฉพาะผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งเท่านั้นที่มีความรับผิดชอบในฐานะตัวการในสัญญารับขน แต่มิได้บัญญัติความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งคนแรกให้รับขนไว้ ดังนั้น เฉพาะผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้นที่อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน ส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นไม่อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน แต่อาจอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติว่าด้วยละเมิด ในขณะที่ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ กล่าวคือ ในกรณีของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง แม้ว่าพระราชบัญญัติฯ จะมิได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่า ลูกจ้างและตัวแทนจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายภายใต้พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 43 แล้ว จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวให้สิทธิลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างตามพระราชบัญญัติฯ ขึ้นต่อสู้ผู้เสียหาย หากมีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติฯ นี้ จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงอนุมานได้ว่า ระบบความรับผิดชอบของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นี้ และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถูกฟ้องร้องภายใต้พระราชบัญญัติฯ ส่วนในกรณีของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้น มาตรา 48 ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการ

(2) เนื่องจากมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่น จึงมีข้อสังเกตว่า หากความเสียหายอย่างใด ๆ เกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายให้ทำการรับขน กล่าวคือ ผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นได้ใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้วในการรับขน มิได้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ผู้ขนส่งคนแรกอาจไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว ซึ่งการตีความตามถ้อยคำในบทบัญญัติมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่มีได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่น น่าจะไม่เหมาะสมนัก เนื่องจากหากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งมิได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นรับขนแทนตน แต่ได้ดำเนินการรับขนเอง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมจะเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นระบบความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด กล่าวคือ แม้ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของที่รับขน เว้นแต่จะพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายได้ แต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นดำเนินการรับขนแทนตน

ผลกลับกลายเป็นว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะในกรณีที่เป็นความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นเท่านั้น ซึ่งไม่น่าจะสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย อย่างไรก็ตาม จากการค้นคว้ายังไม่พบว่ามีคำพิพากษาฎีกาฉบับใดตัดสินในประเด็นนี้ไว้ ขณะที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ที่ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่ในการรับขนส่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงถือเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย จึงเห็นได้ว่า ระดับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาภายใต้พระราชบัญญัติฯ มีความเข้มข้นมากกว่าระดับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2) หลักเกณฑ์ที่ไม่ได้รับการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ เปรียบเทียบกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะพบว่า มีหลักเกณฑ์บางประการในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งไม่ได้นำมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ ดังนี้

(1) หลักเกณฑ์ในเรื่องการฟ้องคดีเรียกค่าเสียหาย โดยข้อ 45 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติให้โจทก์สามารถเลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงคนใดคนหนึ่งหรือทั้งสองคนก็ได้ โดยจะดำเนินคดีรวมกันหรือแยกกันก็ได้ หากโจทก์เลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งคนใด ผู้ขนส่งคนนั้นก็ยังสามารถเรียกผู้ขนส่งอีกคนเข้ามาในคดีได้ โดยวิธีพิจารณาคดีและผลแห่งคดีจะอยู่ในบังคับแห่งกฎหมายที่พิจารณาคดีนั้น แต่เมื่อหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ได้รับการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ จึงมีข้อพิจารณาว่า โจทก์จะสามารถเลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงคนใดคนหนึ่งหรือทั้งสองคนได้หรือไม่สำหรับผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งเป็นคู่สัญญาฯ รับขนกับผู้ตราส่งนั้น ย่อมสามารถถูกฟ้องร้องภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้ตามมูลสัญญาอยู่แล้ว แต่สำหรับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่งนั้นจะสามารถถูกฟ้องร้องภายใต้พระราชบัญญัติฯ หรือไม่ ผู้เขียนเห็นว่า โจทก์น่าจะมิสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัติฯ ได้ เนื่องจากความรับผิดและขอบเขตของค่าสินไหมทดแทนสำหรับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้รับการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 48 และมาตรา 52 นอกจากนี้มาตรา 54 วรรคหนึ่ง ยังได้บัญญัติไว้ว่า การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลหนี้ตามสัญญาหรือมูลหนี้ละเมิด จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ จากบทบัญญัติดังกล่าว จึงน่าจะอนุมานได้ว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งแม้จะไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่ง แต่อาจต้องรับผิดในฐานะละเมิดจึงน่าจะถูกฟ้องร้องภายใต้พระราชบัญญัติฯ ได้ แม้ไม่มีบทบัญญัติดังกล่าวก็ตาม

ส่วนประเด็นที่ว่าหากโจทก์เลือกดำเนินคดีกับผู้ขนส่งคนใด ผู้ขนส่งคนนั้นจะสามารถเรียกผู้ขนส่งอีกคนเข้ามาในคดีได้หรือไม่ จะต้องพิจารณาตามบทบัญญัติเรื่องการร้องสอด ใน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 57 วรรคหนึ่ง (3)(ก)⁶³ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวให้สิทธิ คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งยื่นคำร้องแสดงเหตุว่าตนอาจฟ้องหรือถูกบุคคลภายนอกฟ้องคดีตน เพื่อการใช้ สิทธิไต่เบี่ยหรือใช้ค่าทดแทน ดังนั้นหากผู้ขนส่งตามสัญญาถูกฟ้องคดีเพียงคนเดียว แต่ผู้ขนส่งตาม สัญญาสามารถแสดงให้ศาลเห็นได้ว่า ตนสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเพื่อใช้สิทธิไต่เบี่ย ได้ ผู้ขนส่งตามสัญญาก็อาจเรียกผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเข้ามาในคดีได้ตามบทบัญญัติดังกล่าว ในทางกลับกันหากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงถูกฟ้องคดีเพียงคนเดียว แต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง สามารถแสดงให้ศาลเห็นได้ว่า ตนอาจถูกผู้ขนส่งตามสัญญาฟ้องร้องเพื่อการใช้สิทธิไต่เบี่ยได้ ผู้ขนส่งตาม ความเป็นจริงก็อาจเรียกผู้ขนส่งตามสัญญาเข้ามาในคดีได้ตามบทบัญญัติดังกล่าวเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องการ ฟ้องคดีเรียกร้อยค่าเสียหาย เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ 45 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ดังกล่าวแล้ว เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้ ซึ่งพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) มิได้บัญญัติ หลักเกณฑ์ในการเรียกผู้ขนส่งคนอื่นเข้ามาในคดีไว้ ผู้เขียนเห็นว่า จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องการร้อง สอดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้ด้วย โดยมาตรา 57 แห่งประมวลกฎหมายวิธี พิจารณาความแพ่งกำหนดเงื่อนไขเรื่องระยะเวลาในการยื่นคำร้องขอเรียกจำเลยร่วมไว้ 2 ช่วงเวลา คือ ยื่นคำร้องเพื่อให้ศาลหมายเรียกจำเลยร่วมพร้อมกับคำให้การ หรืออย่างช้าไม่ว่าเวลาใดๆ ก่อน ศาลมีคำพิพากษาโดยต้องแสดงให้เห็นที่พอใจแก่ศาลว่าไม่อาจยื่นคำร้องก่อนนั้นได้

(2) หลักเกณฑ์เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตาม ความเป็นจริง โดยข้อ 48 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติรับรองว่า สิทธิและข้อ ผูกพันระหว่างกันเองของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ซึ่งรวมถึงสิทธิใดๆ ใน การไต่เบี่ยหรือเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนด้วย แต่เมื่อหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ได้รับการบัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติฯ จึงอาจทำให้เกิดปัญหาว่า หากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้ ผู้เสียหายไปก่อน ผู้ขนส่งดังกล่าวจะสามารถใช้สิทธิไต่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งคนที่ต้องรับผิดชอบได้หรือไม่

⁶³ มาตรา 57 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง บัญญัติว่า “บุคคลภายนอกซึ่งมิใช่คู่ความอาจ เข้ามาเป็นคู่ความ ได้ด้วยการร้องสอด

(1) ...

(2) ...

(3) ด้วยกฎหมายเรียกให้เข้ามาในคดี (ก) ตามคำขอของคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งทำเป็นคำร้องแสดงเหตุว่าตนอาจ ฟ้องหรือถูกคู่ความเช่นนั้นฟ้องตนได้ เพื่อการใช้สิทธิไต่เบี่ยหรือเพื่อใช้ค่าทดแทน ถ้าหากศาลพิจารณาให้คู่ความเช่นนั้นแพ้คดี หรือ (ข) โดยคำสั่งของศาลเมื่อศาลนั้นเห็นสมควรหรือเมื่อคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีคำขอ ในกรณีที่กฎหมายบังคับให้บุคคลภายนอกเข้ามาใน คดีศาล หรือศาลเห็นจำเป็นที่จะเรียกบุคคลภายนอกเข้ามาในคดีเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม แต่ถ้าคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะเรียก บุคคลภายนอกเข้ามาในคดีดังกล่าวแล้วให้เรียกด้วยวิธียื่นคำร้องเพื่อให้หมายเรียกพร้อมกับคำฟ้องหรือคำให้การ หรือในเวลาใด ๆ ต่อมาก่อนมีคำพิพากษาโดยได้รับอนุญาตจากศาลเมื่อศาลเป็นที่พอใจว่าคำร้องนั้นไม่อาจยื่นก่อนนั้นได้”

ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องจากการใช้สิทธิไล่เบียดเป็นเรื่องที่ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ เมื่อพระราชบัญญัติฯ ไม่มีบทบัญญัติดังกล่าว ประกอบกับเมื่อพระราชบัญญัติฯ ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันอย่างลูกหนี้ร่วม ดังนั้นหากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายไปก่อน ก็ไม่น่าจะใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากผู้ขนส่งที่มีความรับผิดชอบได้ตามมาตรา 229 (3) และมาตรา 296 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ทั้งนี้ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้ใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ไป ย่อมเป็นปกติอยู่เองที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่สามารถไล่เบียดเอาจากผู้ขนส่งตามสัญญาได้ ส่วนในกรณีที่ความเสียหายมิได้เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่เกิดขึ้นเพราะการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงก็ต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวอยู่แล้ว เนื่องจากตามพระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงรับผิดชอบเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น

ปัญหาจะเกิดขึ้นในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่ผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งต้องรับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมด ได้ใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ไปก่อน หากไม่มีบทบัญญัติเรื่องการไล่เบียด อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ในกรณีดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้สอดคล้องกับข้อ 48 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แล้ว ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติในข้อ 48 แล้วจะพบว่า บทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้บัญญัติไว้ชัดแจ้งว่า ผู้ขนส่งตามสัญญาจะมีสิทธิไล่เบียดเอาจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้ เพียงแต่บอกว่าไม่มีบทบัญญัติใดที่กระทบต่อสิทธิไล่เบียดระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ซึ่งสิทธิในการไล่เบียดย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ⁶⁴ ดังนั้นหากมีการฟ้องไล่เบียดในประเทศไทย จึงต้องย้อนกลับมาพิจารณาหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดิม ทำให้เกิดปัญหาว่า ผู้ขนส่งตามสัญญาจะอ้างบทบัญญัติใดในการใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบที่แท้จริง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมด บทบัญญัตินี้ดังกล่าวน่าจะตีความได้ว่า ผู้ขนส่งตามสัญญามีความรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงในส่วนการรับขนที่เป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย จึงเป็นลูกหนี้ร่วมกันต่อบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เสียหายเฉพาะในส่วนนี้ แต่ในระหว่างกันเองแล้วย่อมไม่ใช่ลูกหนี้ร่วม ดังนั้นหากผู้ขนส่งตามสัญญาไม่ได้ร่วม

⁶⁴ Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 227.

กระทำการให้เกิดความเสียหายด้วยแล้ว ก็น่าจะมีสิทธิไล่เบี้ยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้ โดยอาศัย บทบัญญัติในมาตรา 229 (3) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกอบกับการที่ พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้เพิ่มหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิไล่เบี้ยระหว่างผู้ขนส่งเพิ่มเติมไว้ในมาตรา 56/6 โดยบัญญัติให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามพระราชบัญญัติฯ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบ ผู้เขียนจึงเห็นว่า ผู้ขนส่งตามสัญญา น่าจะอ้างบทบัญญัติดังกล่าวหากมีการ ประกาศใช้ เพื่อไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งมีความรับผิดชอบได้

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

4.3.1 ปัญหาความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

1) วิเคราะห์เปรียบเทียบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ

ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นไม่มีนิยามกำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่จาก ข้อความที่ปรากฏในมาตรา 4 วรรคสาม มาตรา 45 วรรคหนึ่ง และมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งสอดคล้องกับที่บัญญัติไว้ในข้อ 1 วรรค 3 ข้อ 36 และข้อ 39 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 สรุปได้ว่า ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคือผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศหลายรายสืบเนื่องกันไป ภายใต้อัตนบัตรรับขนฉบับเดียวหรือหลายฉบับที่มีวัตถุประสงค์เป็นการรับขนรายเดียวตลอดสาย ซึ่ง ผู้ตราส่งได้ทราบรายละเอียดของการขนส่งแต่ละช่วงแล้ว โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะมีฐานะ เป็นคู่สัญญาของสัญญารับขนทางอากาศในช่วงที่ตนรับขน ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดอาจเป็นผู้เข้า ทำสัญญากับผู้ตราส่งด้วยตนเองโดยตรงหรือได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งให้ ทำการขนส่งก็ได้ ข้อสำคัญคือ คู่สัญญามีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนเพียงครั้งเดียว

หากนำความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ มา เปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะพบว่า ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดเป็นคำที่ ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 อยู่ก่อนแล้วเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การ เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ นี้มีลักษณะแตกต่างจากความหมายของการ ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความเข้าใจโดยทั่วไปและจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุศาสตร์ ดังนี้

(1) การขนส่งหลายคนหลายทอดโดยทั่วไปนั้นหมายถึงการขนส่งภายใต้อัตนบัตรรับขนระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งฉบับเดียว โดยภายใต้อัตนบัตรรับขนฉบับเดียวนั้น มีผู้เข้าทำการ ขนส่งหลายราย ผู้ขนส่งคนที่สองและผู้ขนส่งคนอื่นๆ ที่ขนส่งต่อเนื่องกันไปในนั้น จะเรียกว่าผู้ขนส่ง หลายคนหลายทอด โดยผู้ขนส่งแต่ละทอดนี้ไม่ได้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งโดยตรง แต่ทำสัญญารับ

ชนกับผู้ขนส่งหลัก หรืออาจจะไม่ได้ทำสัญญารับขนแต่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติการขนส่งจริง⁶⁵ ส่วนการขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นหมายถึง การขนส่งที่ผู้ส่งได้ทำสัญญารับขนรายเดียวกับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้ขนส่งตลอดสาย แล้วผู้ขนส่งคนที่รับขนส่งตลอดสายก็ไปว่าจ้างให้ผู้ขนส่งคนอื่นๆ ทำการขนส่งแทนตนเป็นทอดๆ จนกว่าสินค้าจะไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง แต่ถ้าผู้ส่งทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งแต่ละคนให้ขนส่งถึงเมืองใดหรือที่ใดๆ เป็นทอดไปก็จะไม่ใช่การขนส่งหลายคนหลายทอด⁶⁶ แต่เป็นความรับผิดชอบโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญารับขนคนละราย

ในขณะที่การขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ ต้องมีวัตถุประสงค์เป็นสัญญารับขนรายเดียวตลอดสายโดยที่ผู้ตราส่งได้ทราบรายละเอียดของการขนส่งแต่ละช่วงแล้ว โดยอาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายรายให้ทำการรับขนสืบเนื่องกันไป โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว หรืออาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งทอดแรกเพียงคนเดียว และตกลงกันว่ากรรับขนดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่องต่อกัน โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียวก็ได้ จึงต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญาเป็นสำคัญ

(2) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น มิใช่ผู้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่งโดยตรง แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งให้ทำการขนส่งสินค้าให้ ขณะที่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ อาจเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งโดยตรง และมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนในช่วงการขนส่งที่ตนรับขน

(3) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนในรูปแบบการขนส่งเดียวกับผู้ขนส่งคนก่อนหน้าตนก็ได้ เช่น การขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมายังจังหวัดสระบุรี อาจดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศจากสนามบินต้นทางในประเทศจีนมายังสนามบินสุวรรณภูมิ และดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางรถบรรทุกจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจังหวัดสระบุรี ในกรณีดังกล่าวหากพระราชบัญญัติฯ ยังไม่มีผลใช้บังคับ ผู้ขนส่งทางรถบรรทุกจะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งทางอากาศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁶⁵ Ralph De Wit, *Multimodal Transport: Carrier Liability and Document*, p. 18.

⁶⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 255-256.

ในขณะที่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ จะมีได้เฉพาะผู้ขนส่งทางอากาศตามนิยามในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ เท่านั้น⁶⁷ ประกอบกับเนื่องจากภายใต้ข้อ 1 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 (มาตรา 4 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ) การรับขนหลายคนหลายทอดคือการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคนหลายทอด หากการรับขนส่วนใดดำเนินการโดยผู้ขนส่งที่ไม่เข้านิยามของการเป็นผู้ขนส่งทางอากาศ การรับขนส่วนนั้นจะอยู่นอกขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้ ตามข้อ 38 วรรค 1 (มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ)⁶⁸ ดังนั้นจากข้อเท็จจริงข้างต้นผู้ขนส่งทางรถบรรทุกย่อมมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของพระราชบัญญัติฯ และความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถบรรทุกย่อมไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้ปัญหาเกี่ยวกับสถานะของผู้ขนถ่ายสินค้าและตัวแทนผู้ขนส่งที่ดำเนินพิธีศุลกากรขาเข้าซึ่งศาลฎีกาเคยตัดสินให้รับผิดในฐานะผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ย่อมมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ ด้วยเหตุผลเดียวกัน

เมื่อความหมายของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ แตกต่างจากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เขียนจึงเห็นว่า แนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยตัดสินไว้เกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 จึงไม่น่าจะนำมาใช้เป็นบรรทัดฐานในการวินิจฉัยความหมายและความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ ได้

2) ความแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งตามความเป็นจริงกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

เนื่องจากบทบัญญัติในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติฯ เรื่องการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ขนส่งตามสัญญา ตั้งแต่มาตรา 47 ถึงมาตรา 53 จะนำมาใช้บังคับกับแก่กรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าทำสัญญารับขนทางอากาศ และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่ง แต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด จึงแสดงให้เห็นว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และในการพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดก็ไม่อาจนำบทบัญญัติในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติฯ มาพิจารณาได้

⁶⁷ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อทำหน้าที่เป็นทางค้าปกติไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน”

⁶⁸ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 186.

แม้ว่าการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา กับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะมีลักษณะใกล้เคียงกันในแง่ที่ว่า เป็นการรับขนที่มีผู้ขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคน แต่ก็มีข้อแตกต่างกันบางประการ ดังนี้

(1) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญานั้น เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญามอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ทำการรับขนของไม่ว่าตลอดเส้นทางหรือ บางส่วนของเส้นทาง โดยบุคคลซึ่งทำการรับขนของนั้นกระทำการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตาม สัญญาที่ทำกับผู้ตราส่ง จึงอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เพราะมิได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่ง โดยตรง ในขณะที่การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นอาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้า ทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายรายให้ทำการรับขนสืบเนื่องกันไป โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้ง เดียว ซึ่งในกรณีนี้จะมีสัญญารับขนของหลายฉบับ หรืออาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่ง ทอดแรกเพียงคนเดียว และตกลงกันว่ากรับขนดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสืบเนื่อง ต่อกัน โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว ซึ่งในกรณีนี้จะมีสัญญารับขนของเพียงฉบับเดียว แต่ ไม่ว่าจะกรณีใดผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดก็จะอยู่ในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขน ในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง

(2) ในกรณีการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งหลาย คนหลายทอดจะไม่มีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอีก เพราะผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ ดำเนินการรับขนโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา ขณะที่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ดำเนินการรับขนโดยอาศัยอำนาจของตนเองในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งตามสัญญารับขนในทอดที่ตน ขนส่ง

จากที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และ 3 ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามอนุสัญญา วอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มักเป็นการดำเนินการแบบ Interline ขณะที่การดำเนินการโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing) มักเป็นกรณีการรับขนที่ปฏิบัติการโดย ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ในบทนี้ผู้เขียนจึงขอเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการดำเนินการแบบ Interline และการใช้รหัสเที่ยวบินร่วมเพื่อให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

สำหรับการดำเนินการแบบ Interline หมายถึง การรับขนต่อให้แก่กัน กล่าวคือ การรับขนที่สายการบินสองสายการบินตกลงกันว่า สายการบินจะรับขนส่งต่อให้สายการบิน ซึ่งเป็น คู่สัญญากับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งในเส้นทางที่สายการบินนั้นเปิดดำเนินการอยู่ สืบเนื่องมาจากการ ที่สายการบินแต่ละสายมีขอบเขตการให้บริการอย่างจำกัด เช่น กรณีที่มีสัญญาระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ขนส่ง คนหนึ่งซึ่งเป็นผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญา ให้ทำการขนส่งจากจุดเอไปยังจุดบี และจากจุดบีไปยังจุดซี โดย

มีการตกลงกันตั้งแต่เริ่มแรกว่า ในช่วงสุดท้ายจากจุดไปจุดซี จะดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดคนอื่น

ตัวอย่างที่พบบ่อยมักเป็นกรณีการรับขนคนโดยสาร เช่น คนโดยสารต้องการเดินทางจากกรุงเทพไปกรุงวอชิงตันดีซี จึงมาติดต่อซื้อตั๋วโดยสารจากการบินไทย เมื่อการบินไทยมีบริการไปถึงโตเกียว และเที่ยวบินดังกล่าวไปถึงโตเกียวทันเวลาที่จะต่อเที่ยวบิน ANA จากโตเกียวไปกรุงวอชิงตันดีซีได้ การบินไทยและ ANA ก็จะทำให้ความตกลงว่าด้วยการรับส่งต่อคนโดยสารซึ่งกันและกันไว้ความตกลงนี้เรียกว่า Interline Agreement การบินไทยในฐานะสายการบินต้นทางจะเป็นผู้ออกบัตรโดยสารของทุกสายการบินที่เกี่ยวข้องให้ และเก็บเงินจากคนโดยสารให้ด้วย ก่อนจะนำไปจัดสรรแบ่งให้กับสายการบินที่เกี่ยวข้องตามสัดส่วนที่จะตกลงกันล่วงหน้า

จากตัวอย่างข้างต้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินการแบบ Interline เป็นกรณีการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เพราะคู่สัญญาทราบตั้งแต่ต้นว่าการรับขนนี้จะต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งรายสืบเนื่องกันไป โดยชื่อของผู้ขนส่งรายอื่นจะปรากฏอยู่ในใบตราส่งทางอากาศหรือตั๋วโดยสาร

ส่วนการดำเนินการโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing) เป็นความร่วมมือระหว่างสายการบินตั้งแต่สองสายขึ้นไป ที่ตกลงให้สายการบินหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual Carrier หรือ Marketing Carrier) มีสิทธิใช้รหัสเที่ยวบิน (Flight Designated Code) ของตนในการจำหน่ายบัตรโดยสารหรือขายระวางสินค้าในเที่ยวบินที่ทำการบินโดยอีกสายการบินหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (Actual Carrier หรือ Operating Carrier) ได้ จึงเห็นได้ว่า คนโดยสารหรือผู้ตราส่งจะไม่ทราบว่าการบินนี้ดำเนินการโดยผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งราย เนื่องจากผู้ขนส่งตามสัญญาสามารถจำหน่ายบัตรโดยสารหรือจำหน่ายระวางพื้นที่ให้บริการภายใต้รหัสเที่ยวบินของตน การรับขนโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วมส่วนใหญ่จึงมีลักษณะเป็นการรับขนช่วง (Substitute carriage)

อย่างไรก็ตาม ในกรณีเที่ยวบินที่ใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (code-shared flight) อาจถือเป็นการรับขนหลายคนหลายทอดได้ หากว่าเที่ยวบินดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อ (connection) ของเที่ยวบิน 2 ช่วง (leg) หรือมากกว่านั้น ซึ่งดำเนินการโดยสายการบินที่ต่างกัน⁶⁹ ภายใต้เงื่อนไขว่า แม้ว่าผู้ขนส่งทอดหลังจะมีได้ถูกระบุชื่อในใบตราส่งทางอากาศ แต่การเข้าร่วมรับขนของเขาได้ถูกทำให้ปรากฏจากตารางเที่ยวบิน (timetable) ของผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับคนโดยสารตั้งแต่ต้น⁷⁰ เช่น ในคดีระหว่าง Rotterdamsche Bk กับ BOAC⁷¹ Aden Airways หนึ่งใน

⁶⁹ Audrey GUELF, "Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability," p. 64.

⁷⁰ Malcolm A. Clarke, *Contract of Carriage by Air*, p. 44.

⁷¹ Rotterdamsche Bk v. BOAC [1953] 1 WLR 493 cited by *ibid.* p. 187.

จำเลยถูกตัดสินว่าเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด โดยศาลชี้ให้เห็นว่า บทบาทของ Aden Airways นั้นชัดเจนตั้งแต่เวลาที่ทำสัญญารับขน ปรากฏจากตารางเที่ยวบินของ BOAC ผู้ขนส่งทอดแรกแล้ว ซึ่งหากเจตนาปรากฏชัดตั้งแต่ในเวลานั้น ผู้ขนส่งที่ทำตามบทบาทดังกล่าวก็ไม่จำเป็นต้องถูกระบุชื่อไว้ อีก

ความแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นั้นเป็นเรื่องสำคัญ เพราะความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขน ทางอากาศนั้นแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทของการขนส่ง⁷² จึงต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญา ขณะทำสัญญาเป็นสำคัญ หากคู่สัญญาได้รับรู้และตกลงให้การรับขนบางส่วนหรือทั้งหมดกระทำโดย ผู้ขนส่งรายอื่นในขณะทำสัญญารับขน การรับขนนี้จะเป็นการรับขนหลายรายสืบเนื่องต่อกันโดย ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

4.3.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

1) วิเคราะห์เปรียบเทียบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ แล้ว จะพบว่ามีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ กฎหมายทั้งสองเรื่องบัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (jointly and severally) อย่างลูกหนี้ร่วม แม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน และ พระราชบัญญัติฯ จะมีได้บัญญัติเรื่องการใช้สิทธิไล่เบี้ยระหว่างผู้ขนส่งไว้ แต่หากผู้ขนส่งหลายคน หลายทอดคนใดได้ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายไปก่อน ก็ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้มาไล่เบี้ยเอา จากผู้ขนส่งทอดที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ตามมาตรา 229 (3) ประกอบมาตรา 296 แห่งประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติม เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันไว้ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตาม พระราชบัญญัติฯ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย⁷³ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ใน อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งหากพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) มีผลบังคับใช้ ผู้ขนส่งหลายคน หลายทอดย่อมสามารถอ้างบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งทอดที่ก่อให้เกิดความ เสียหายได้โดยตรง

อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ มีความแตกต่างกันบางประการ กล่าวคือ ประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดอ้างการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคน

⁷² UNCTAD secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework," para. 171.

⁷³ มาตรา 56/6 แห่งพระราชบัญญัติฯ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2)

แรกที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งได้ ประกอบกับมาตรา 625 ยังบัญญัติไว้ว่า ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของตนได้ หากว่าได้ทำความตกลงไว้กับผู้ส่งเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบของตนไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งผู้ส่งจะต้องแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ข้อความยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงจะมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ ดังนั้นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจึงไม่สามารถอ้างข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งทำกับผู้ส่งเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวเป็นเพียงบุคคลสิทธิผูกพันเฉพาะคู่สัญญาอันหมายถึงผู้ส่งกับผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น และผู้ขนส่งทอดหลังไม่ได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งกับผู้ส่ง ในขณะที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจึงมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ ได้

2) สิทธิในการฟ้องคดี

เนื่องจากมาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 36 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) บัญญัติให้ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีของที่ของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดทุกทอดต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงมีประเด็นให้ต้องพิจารณาว่า หากผู้ตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย หรือผู้รับตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก จะสามารถทำได้หรือไม่

ศาลเลบานอนได้ตัดสินในประเด็นดังกล่าวไว้ว่า ผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องเฉพาะผู้ขนส่งทอดสุดท้ายและทอดที่สินค้าได้สูญหายไป แต่ไม่มีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรกซึ่งไม่ใช่ทอดที่ทำให้สินค้าสูญหายไป⁷⁴ โดยในคดีระหว่าง Cie d' assurances "La Baloise" v. Cie Air France, Cie Air Liban ปรากฏข้อเท็จจริงว่า การรับขนของจากกรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ไปยังกรุงเบรุต ประเทศเลบานอน โดยสายการบิน Air France โดยขนส่งจากกรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ผ่านกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ไปยังกรุงไคโร ประเทศอียิปต์ และโดยสายการบิน Air Liban จากกรุงไคโร ประเทศอียิปต์ ไปยังกรุงเบรุต ประเทศเลบานอน โดยสายการบิน Air France ออกใบตราส่งทางอากาศ ที่กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สินค้าได้สูญหายไประหว่างการขนส่งของสายการบิน Air Liban โดยผู้รับตราส่งได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นโจทก์ในคดีนี้ ศาลเบรุตตัดสินว่า ผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องเฉพาะผู้ขนส่งทอดสุดท้ายและทอดที่สินค้าได้สูญหายไป

⁷⁴ Lebanon, Civel Crt, of Beirut : 14 Rev. fr. Dr. aer. (1960) p. 92 cited by Bin Cheng, "The Law of "International" and "Non-International" Carriage by Air," pp. 604-605.

ระหว่าง Western Digital Corp. v. British Airways⁷⁹ ศาลอังกฤษได้สรุปว่า นอกจากผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้มีสิทธิรับมอบของจะเป็นผู้มีสิทธิดำเนินคดีแล้ว บุคคลซึ่งได้รับผลกระทบจากการส่งมอบภายใต้ข้อ 12 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 12 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ซึ่งเป็นคนเดียวกับบุคคลที่มีสิทธิรับของภายใต้ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (ข้อ 31 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) กล่าวคือ กรณีที่ผู้ตราส่งแต่งตั้งให้บุคคลอื่นเป็นผู้รับของ โดยบุคคลนั้นเป็นผู้รับหลักหลังในใบตราส่งทางอากาศ บุคคลนั้นก็จะเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีเช่นเดียวกัน

ผู้เขียนเห็นว่า ไม่ว่าจะเป็นการรับขนโดยผู้ขนส่งคนเดียวหรือการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด บทบัญญัติที่จะต้องนำมาพิจารณาในประเด็นนี้คือ มาตรา 55 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ดังนั้นบุคคลใดที่สิทธิของเขาถูกโต้แย้งย่อมมีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ ได้ ซึ่งบุคคลดังกล่าว ได้แก่ ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลซึ่งรับช่วงสิทธิของบุคคลเหล่านั้นเท่านั้น

4.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการรับขนหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศเริ่มก่อตัวขึ้นมากในหลายประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศสหรัฐอเมริกา อันเป็นผลมาจากระบบความรับผิดชอบของการขนส่งทางอากาศที่ถูกบัญญัติให้นำไปใช้กับการรับขนในรูปแบบอื่นด้วย⁸⁰ ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ (Intermodal transport) จึงกลายเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่ง การทำให้กฎหมายเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันจึงเป็นเรื่องที่พึงประสงค์ของนานาประเทศ เนื่องจากระบบความรับผิดชอบของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นระบบความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดและในปัจจุบันได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้สูงถึง 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงมากสำหรับผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งทางอากาศที่จะต้องรับภาระ⁸¹

ในทางปฏิบัติของการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศนั้น มักเป็นการรับขนร่วมกับการรับขนทางบกเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่การรับขนร่วมกันระหว่างการรับขนทางทะเลกับทางอากาศมักพบไม่บ่อยนัก⁸² โดยการรับขนทางรถบรรทุกอาจเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนทาง

⁷⁹ Western Digital Corp. v. British Airways 2Lloyds L. Rep. 380 (1999) cited by ibid. p. 226.

⁸⁰ George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?" pp. 77-78.

⁸¹ Ibid. p. 85.

⁸² Philip Croes, "Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport," pp. 4-6.

อากาศ เช่น การรับขนทางรถบรรทุกเพื่อรับมอบสินค้าจากสถานที่ของผู้ตราส่งและนำไปส่งมอบยัง สนามบินต้นทาง การรับขนทางรถบรรทุกจากสนามบินหนึ่งไปยังอีกสนามบินหนึ่งเพื่อการถ่ายลำ การ รับขนทางรถบรรทุกภายหลังจากสินค้ามาถึงสนามบินปลายทางเพื่อส่งมอบสินค้าที่สถานที่ของผู้รับ ตราส่ง หรืออาจเป็นการรับขนทางรถบรรทุกระหว่างประเทศต่อจากการรับขนทางอากาศระหว่าง ประเทศ

จากที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 ว่า ภายใต้พระราชบัญญัติฯ ผู้ขนส่งทางอากาศอาจเข้าไป เกี่ยวข้องกับการรับขนหลายรูปแบบได้ใน 2 กรณี กล่าวคือ กรณีตามมาตรา 37 วรรคสี่ ซึ่งกฎหมาย สันนิษฐานว่าการรับขนรูปแบบอื่นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ และกรณีตามมาตรา 46 ซึ่งเป็นกรณีการรับขนร่วมกัน (combined carriage) ทั้งนี้ ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของ ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบมีหลายประการดังนี้

4.4.1 ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความเสียหายจากการรับขนรูปแบบอื่นที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน

ขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ เกิดขึ้นพร้อมกับขอบเขตของสนามบินซึ่ง ถือว่าเป็นศูนย์กลางของการปฏิบัติการของผู้ขนส่ง โดยหลักแล้วตราบเท่าที่สินค้าอยู่ในความ รับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศภายในสนามบิน พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ก็ยังต้องนำมาใช้บังคับ⁸³

ประเด็นปัญหาอาจเกิดขึ้นในกรณีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นในสนามบินในระหว่างอยู่ บนรถบรรทุกว่าจะนำกฎหมายฉบับใดมาใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในความเสียหาย ดังกล่าว เนื่องจากการเรียกร้องที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการรับขนทางรถบรรทุก ภายในบริเวณสนามบินจะตกอยู่ภายใต้บังคับทั้งกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศและกฎหมายว่า ด้วยการรับขนทางถนน⁸⁴ จึงอาจเกิดปัญหาความขัดกันแห่งกฎหมายขึ้น โดยปัญหานี้จะเกิดขึ้นเมื่อ ผู้ขนส่งทางอากาศยังมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบของเท่านั้น⁸⁵ ทั้งนี้ ปัญหานี้จะต้องแยกพิจารณาเป็น 2 กรณีดังนี้

- 1) ในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของสนามบินในขณะที่ของอยู่บน รถบรรทุกซึ่งกำลังดำเนินการรับขนทางถนนระหว่างประเทศ

⁸³ มาตรา 37 วรรคหนึ่งและวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ

⁸⁴ Marian Hoeks, Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods (Netherlands: Wolters Kluwer Law International, 2010), p. 364. cited by George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?" p. 95.

⁸⁵ มาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ

ตัวอย่างเช่น ความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่รถบรรทุกยังอยู่ภายในอาณาเขตของสนามบินชาร์ลส์ เดอ โกลล์ ในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งรถบรรทุกกำลังมุ่งหน้าไปยังกรุงดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ นักวิชาการในประเทศอังกฤษเห็นว่า ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ศาลสามารถนำอนุสัญญา CMR มาใช้กับความเสียหายที่เกิดจากรถบรรทุกภายในสนามบินได้ในฐานะที่เป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการตีความของศาลอุทธรณ์อังกฤษในคดี Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd. ที่ให้ใช้อนุสัญญา CMR กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงการรับขนทางถนนระหว่างประเทศจากกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ไปยังกรุงดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ เนื่องจากศาลอังกฤษตีความประโยคแรกของข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งบัญญัติว่า “ระยะเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่ขยายไปถึงการรับขนใดๆ ทางบก ทางทะเล หรือทางน่านน้ำภายในที่ปฏิบัติการนอกสนามบิน” ว่าเป็นบทขยายความคำว่า “ช่วงเวลาที่อยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง” ในข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จึงก่อให้เกิดการตีความว่า ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศไม่ขยายไปถึงการรับขนรูปแบบอื่นๆ ที่ดำเนินการนอกสนามบิน แต่เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติใดที่จะแสดงให้เห็นว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น จะไม่นำมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายในสนามบินด้วย⁸⁶ ดังนั้นอนุสัญญา CMR จึงอาจนำมาใช้ในกรณีดังกล่าวได้ภายใต้บทบัญญัติในข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ในขณะที่ศาลเยอรมันตัดสินว่า อนุสัญญา CMR ไม่นำมาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางถนนในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ⁸⁷ โดยศาลเยอรมันชี้ขาดแตกต่างจากศาลอังกฤษในคดี Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd. อย่างเห็นได้ชัด โดยหากเป็นกรณีที่ศาลเยอรมันมีเขตอำนาจ อนุสัญญา CMR จะไม่นำมาใช้โดยอัตโนมัติ หากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด บทบัญญัติทั่วไปของประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมันในส่วนของกรับขนก็จะถูกนำมาใช้บังคับกับช่วงการรับขนทางถนนระหว่างประเทศนั้นแทน⁸⁸

เนื่องจาก MT Convention 1980 ไม่มีผลใช้บังคับ ในประเทศอังกฤษและเยอรมนีจึงยังไม่มีบทบัญญัติเฉพาะที่ใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ในประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลาย

⁸⁶ George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?." pp. 96-97.

⁸⁷ BGH 17.7.2008, TranspR 2008, 365 and Hoge Road 1.6.2012, SS 2012, No. 95. cited by ibid. p. 98.

⁸⁸ Ibid. pp. 98-99.

รูปแบบโดยเฉพาะอยู่แล้ว ผู้เขียนจึงเห็นว่า ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของสนามบินในขณะที่สินค้าอยู่บนรถบรรทุกซึ่งกำลังดำเนินการรับขนทางถนนระหว่างประเทศนั้น จะต้องพิจารณาก่อนว่า การรับขนดังกล่าวมีลักษณะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งอยู่ภายใต้สัญญารับขนทางอากาศฉบับเดียว หรือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกัน หากการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้สัญญารับขนทางอากาศ การรับขนดังกล่าวย่อมมีลักษณะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ซึ่งจะต้องนำกฎหมายภายในประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้กับการรับขนรูปแบบนั้นมาใช้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ ตามแนวทางการตีความของศาลอังกฤษ เพราะหากตีความอย่างศาลเยอรมันที่ถือว่าการรับขนทางถนนระหว่างประเทศเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาจทำให้เกิดปัญหาว่า บทบัญญัติในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ จะนำมาใช้ในกรณีใด แต่หากปรากฏว่าการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ต้องนำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ

2) ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของสนามบินในขณะที่อยู่บนรถบรรทุกซึ่งกำลังปฏิบัติการรับขนเพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ

กรณีนี้นักวิชาการในประเทศอังกฤษเห็นว่า น่าจะตีความไปในแนวทำนองเดียวกันว่าต้องนำกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนในรูปแบบที่ก่อให้เกิดความเสียหายมาใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยอาศัยบทบัญญัติในข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เนื่องจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้บัญญัติว่า การปฏิบัติการรับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำนี้จะไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ได้⁸⁹

อย่างไรก็ตาม นักวิชาการในประเทศเยอรมนีไม่เห็นด้วยกับความเห็นข้างต้น โดย Wolf Muller-Rostin มีความเห็นว่า การปฏิบัติการเพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ มีขึ้นเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางอากาศเท่านั้นและไม่สามารถที่จะนำบทบัญญัติในข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลมา ค.ศ. 1999 มาใช้ได้ โดยกล่าวว่า การให้บริการรับขนประเภทนี้เป็นเพียงบริการเสริมของการรับขนของทางอากาศเท่านั้น และไม่สามารถถือเป็นขั้นตอนหนึ่งของการรับ

⁸⁹ Ibid. p. 93.

ชนหลายรูปแบบร่วมกันตามข้อ 38 วรรค 1 เนื่องจากการรับขงดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อให้การรับขนทางอากาศสมบูรณ์เท่านั้น⁹⁰ ดังนั้นหากเกิดความเสียหายขึ้นในช่วงการรับขนรูปแบบอื่นซึ่งถือเป็นช่วงระยะเวลาของการรับขนทางอากาศ จึงต้องนำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มาใช้

ผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับแนวทางการตีความของนักวิชาการในประเทศเยอรมนีที่ถือว่าการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ เป็นส่วนหนึ่งของช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ และต้องนำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มาใช้บังคับเสมอ แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นในช่วงการรับขนรูปแบบอื่นก็ตาม เพราะเมื่อพิจารณาถ้อยคำของบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) แล้ว จะเห็นถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายว่า บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงบทสันนิษฐานให้นำพระราชบัญญัติฯ มาใช้ในกรณีที่ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดเท่านั้น ซึ่งหากพิสูจน์ไม่ได้ก็ต้องใช้พระราชบัญญัติฯ นี้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ หากผู้ร่างมีเจตนาที่จะให้การรับขนทางอากาศรวมถึงการรับขนทางอื่นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ก็ย่อมบัญญัติไว้ให้ชัดเจนได้อยู่แล้ว ดังนั้นในกรณีที่ทราบว่าความเสียหายเกิดจากการขนรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุกหรือการส่งมอบ จึงควรต้องนำกฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการรับขนในรูปแบบการขนส่งนั้นมาใช้บังคับ โดยอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) มาเชื่อมโยง ตามแนวทางการตีความของนักวิชาการในประเทศอังกฤษ

4.4.2 ปัญหาการตีความช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ

เมื่อพิจารณาถ้อยคำของบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสามและมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 18 วรรค 3 และข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) อาจพบว่ามีข้อความขัดแย้งกัน เนื่องจากหากพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) จะเห็นว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งในคลังสินค้าภายนอกสนามบิน แต่ในทางกลับกันเมื่อพิจารณามาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ก็จะเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างช่วงการรับขนของจากสนามบินไปยังคลังสินค้าภายนอกสนามบินกลับไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นับแต่ขณะที่ของพ้นจากอาณาเขตของสนามบินเป็นต้นไป

⁹⁰ W. Muller-Rostin in E. Giumulla and R. Schmind, Montreal Convention, p. 38-4. cited by ibid. p. 97.

จากถ้อยคำของบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสามและมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ อาจทำให้เกิดการตีความว่า การรับขนทางอากาศเริ่มต้นและจบลงภายในอาณาเขตของสนามบิน และการรับขนใดก็ตามที่เกิดขึ้นภายนอกสนามบินจะไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ ซึ่งการตีความดังกล่าวจะสามารถหลีกเลี่ยงความขัดแย้งของการบังคับใช้ระหว่างพระราชบัญญัติฯ นี้กับกฎหมายว่าด้วยการรับขนในรูปแบบอื่นได้ ส่วนการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้าภายนอกสนามบินนั้นแตกต่างออกไป เพราะช่วงเวลาที่อยู่ของสินค้าในคลังสินค้านั้นไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดใช้บังคับกับเรื่องการเก็บของในคลังสินค้า ดังนั้นหากความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างของอยู่ในคลังสินค้าภายนอกสนามบินก็ต้องถือว่าของยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และพระราชบัญญัติฯ ต้องนำมาใช้ในกรณีดังกล่าวด้วย จึงเห็นได้ว่า หากตีความเช่นนั้น พระราชบัญญัติฯ จะไม่นำมาใช้บังคับชั่วคราวในระหว่างการรับขนโดยรูปแบบอื่นในช่วงที่พื้นอาณาเขตของสนามบินไป และจะนำกลับมาใช้อีกครั้งเมื่อของมาถึงคลังสินค้าภายนอกสนามบินแล้ว

ทั้งนี้ จากการค้นคว้าผู้เขียนพบว่า ศาลและนักวิชาการในประเทศเยอรมนีได้แก้ไขปัญหาคำพิพากษณ์ของข้อ 18 วรรค 3 และข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 โดยการขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ออกไปยังนอกอาณาเขตของสนามบินด้วย จากงานเขียนทางวิชาการในประเทศเยอรมนี ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการถ่ายลำไปยังสนามบิน ศาลเยอรมันถือว่าการรับขนดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนทางอากาศ ดังนั้นอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ย่อมนำมาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าว เพราะถือเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

Wolf Muller-Rostin นักวิชาการในประเทศเยอรมนี อธิบายว่า การให้บริการรถบรรทุก (shuttle service) เป็นเพียงการขนส่งสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางอากาศและไม่สามารถถือเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ได้ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการรับขนดังกล่าวเป็นเพียงการทำให้การรับขนทางอากาศสมบูรณ์ ดังนั้นการรับขนดังกล่าวจึงอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงควรรวมถึงช่วงเวลาในระหว่างที่ผู้ขนส่งได้รับสินค้าไว้ในความดูแลในคลังสินค้าภายนอกสนามบินด้วย⁹¹ ซึ่งการตีความที่น่าจะเป็นประโยชน์ในทางธุรกิจและแก้ปัญหาความขัดกันของกฎหมายได้ ในแง่ที่ว่าความเสียหายของสินค้าจะได้อยู่ภายใต้ระบบความรับผิดชอบเดียวกัน โดยไม่ต้องพิจารณาถึงสถานที่ที่เกิดความเสียหาย トラบเท่าที่สินค้างยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และการตีความดังกล่าวยังสอดคล้องกับข้อ 1 (1) ของ MT Convention 1980 ด้วยที่ไม่ถือว่าการเข้าไปรับและการนำไปส่ง

⁹¹ W. Muller-Rostin in E. Giumulla and R. Schmid, Montreal Convention, p. 18-34. cited by ibid. p. 89.

มอบของที่ได้รับขนตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวกันนับเป็นการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่งที่จะทำให้การขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งของหลายรูปแบบ การตีความแบบนี้ทำให้สันนิษฐานได้ว่า ข้อ 18 วรรค 3 มีผลเหนือกว่าข้อ 18 วรรค 4 ในฐานะที่ข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีสถานะเป็นกฎเกณฑ์ทั่วไปของการบังคับใช้ออนุสัญญา ในขณะที่ข้อ 18 วรรค 4 เป็นข้อจำกัดของกฎเกณฑ์ทั่วไปดังกล่าว ซึ่งหมายความว่า ผู้ขนส่งทางอากาศจะมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นขณะที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง トラบเท่าที่ของไม่ได้ถูกขนส่งโดยทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ดำเนินการภายนอกสนามบิน⁹²

ในขณะที่ศาลและนักวิชาการในประเทศสหรัฐอเมริกาตีความประโยคที่ว่า “การปฏิบัติการตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศเพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ” ในข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ให้ขยายออกไปถึงการขนส่งแบบ door-to-door โดยอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะนำมาใช้กับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นแบบ door-to-door ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศ トラบเท่าที่สินค้ายังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งทางอากาศ แม้จะปรากฏว่าความเสียหายเกิดในระหว่างสินค้าอยู่ภายนอกอาณาเขตของสนามบินก็ตาม เช่น

ในคดีระหว่าง Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada⁹³ ศาลสหรัฐอเมริกาตัดสินว่า トラบเท่าที่สินค้าอยู่ในความครอบครองตามความเป็นจริงหรือตามกฎหมายของผู้ขนส่งทางอากาศ ช่วงเวลาของการขนส่งทางอากาศยังไม่สิ้นสุดลง ถึงแม้ว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางรถบรรทุกจากสนามบินไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่งก็ตาม ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศก็ยังไม่สิ้นสุด และต้องนำอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มาใช้กับความเสียหายดังกล่าว

ในคดีระหว่าง Nikolai Kuropatkin v. TRT International, Ltd⁹⁴ ศาลสหรัฐอเมริกา ก็ได้ตัดสินยืนตามแนวคำพิพากษาคดีข้างต้นว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นำมาใช้บังคับกับความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นภายนอกอาณาเขตของสนามบิน เนื่องจากสินค้ายังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยไม่ฟังความเห็นของผู้พิพากษา Magistrate ที่ได้แย้งว่า อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่สามารถนำมาใช้กับกรณีดังกล่าวได้ เนื่องจากความเสียหายเกิดขึ้นภายนอกอาณาเขตของ

⁹² Ibid. pp. 89-90.

⁹³ Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada, 611 F. Supp. 436 at 438 (N.D. 111. 1985) cited by Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, pp. 169-172.

⁹⁴ Nikolai Kuropatkin v. TRT International, Ltd. (N.J. 6-17-2010)

สนามบิน เพราะข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จะนำมาใช้เฉพาะกรณีที่ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดเท่านั้น

ในคดีระหว่าง Dennis Danner v. International Freight Systems of Washington, LLC⁹⁵ ศาลสหรัฐอเมริกาตัดสินโดยพิจารณาจากข้อตกลงในใบตราส่งทางอากาศที่กำหนดว่า เมื่อใบตราส่งทางอากาศได้กำหนดให้มีการส่งมอบแบบ door-to-door จากต่างประเทศมายังสถานที่ของผู้รับตราส่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ช่วงเวลาของการขนส่งทางอากาศจะยังคงอยู่จนกว่าผู้รับตราส่งจะได้รับสินค้า โดยศาลตัดสินว่า ข้อความดังกล่าวในใบตราส่งทางอากาศได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไว้แล้ว ดังนั้นข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงไม่จำเป็นต้องนำมาพิจารณาอีก และต้องใช้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 กับการขนส่งดังกล่าวโดยไม่ต้องพิจารณาว่าเป็นกรณีที่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดหรือไม่

จึงสรุปได้ว่า ศาลและนักวิชาการในประเทศสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญกับช่วงเวลาที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งมากกว่าประเด็นเรื่องสถานที่ที่เกิดความเสียหาย โดยอ้างข้อตกลงในใบตราส่งต่อเนื่องตลอดสาย (Through Air Waybill) เพื่อขยายการบังคับใช้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไปใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นด้วย แม้จะปรากฏชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นก็ตาม โดยศาลสหรัฐอเมริกาได้สร้างการตีความแบบ air plus ดังกล่าวขึ้นมาเพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจอีกหลายคดี⁹⁶

จากที่กล่าวมาข้างต้นเห็นได้ว่า ในกรณีที่ใบตราส่งทางอากาศครอบคลุมถึงการรับขนทางบก ศาลสหรัฐอเมริกาและศาลเยอรมันได้ตีความว่า (1) ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 ไม่จำกัดการใช้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เฉพาะภายในอาณาเขตของสนามบินเท่านั้น และ (2) การปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบจะถูกให้ความหมายโดยใบตราส่งทางอากาศ โดยไม่ต้องพิจารณาถึงลักษณะของการการรับขนรูปแบบอื่นว่าเป็นการขนส่งสนับสนุนการรับขนทางอากาศหรือไม่ ดังนั้นหากใบตราส่งทางอากาศครอบคลุมถึงการรับขนทางบก และเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างการรับขนทางบก ก็ต้องนำอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 มาใช้บังคับตามใบตราส่งทางอากาศดังกล่าว จากแนวทางการตีความดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า

⁹⁵ Dennis Danner v. International Freight Systems of Washington, LLC Civil Action No. ELH-09-3139. Feb. 23, 2012.

⁹⁶ Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd. 543 U.S.14 (2004), Kawasaki Kisen Kaisha et al v.Regal-Beloit Corp. et al. 130S.Ct.2433(2010) cited by George Leloudas, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?." p. 107.

บทบัญญัติเรื่องการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะถูกจำกัดการใช้บังคับอยู่แค่ในกรณีที่มีการรับขนทางบกไม่อยู่ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศเท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าไม่น่าจะเป็นการตีความที่ถูกต้อง เพราะถ้อยคำของบทบัญญัติในข้อ 18 วรรค 4 และข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่เปิดโอกาสให้ตีความเช่นนั้นได้

ขณะที่ศาลอังกฤษในคดี Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd. และศาลสหรัฐอเมริกาในคดี Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc. ได้ตีความแตกต่างออกไป โดยตีความว่า บทบัญญัติในข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ในส่วนของการขนส่งรูปแบบอื่นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำนั้นเป็นเพียงข้อสันนิษฐานของกฎหมาย ซึ่งอาจถูกหักล้างได้หากมีหลักฐานที่แสดงว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบกที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน ซึ่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะไม่นำมาใช้กับความเสียหายดังกล่าว

เนื่องจาก MT Convention 1980 ไม่มีผลใช้บังคับ ศาลในต่างประเทศจึงได้ทำหน้าที่อุดช่องว่างของกฎหมาย โดยสร้างระบบ “air plus” ขึ้นมา โดยการตีความข้อ 18 วรรค 4 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ให้ครอบคลุมไปถึงการขนส่งแบบ door-to-door หรือการขนส่งจากสนามบินไปยังคลังสินค้าภายนอก เพื่อให้การขนส่งดังกล่าวอยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 แต่การตีความเช่นนี้ไม่น่าจะถูกต้อง เพราะข้อ 18 วรรค 4 น่าจะเป็นเพียงข้อสันนิษฐานซึ่งใช้ในกรณีที่ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อใดเท่านั้น ภายใต้เงื่อนไขว่าการปฏิบัติการขนส่งทั้งหมดอยู่ภายใต้สัญญารับขนทางอากาศ และการขนส่งทางรถบรรทุกมีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุกหรือการส่งมอบ ผู้เขียนจึงไม่เห็นด้วยกับการตีความของศาลเยอรมันและศาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ตั้งใจขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หรือพระราชบัญญัติฯ เฉพาะการขนส่งรูปแบบอื่นที่มีขึ้นเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางอากาศภายใต้ข้อสันนิษฐานเท่านั้น ทั้งยังขัดต่อบทบัญญัติในข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 (มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ) ด้วย

ผู้เขียนเห็นด้วยกับ แนวทางการตีความของศาลอังกฤษ โดยเห็นว่า อำนาจในการดูแลและครอบครองสินค้าของผู้ขนส่งอยู่เหนือประเด็นเรื่องสถานที่ ดังนั้นการจะพิจารณาว่าพระราชบัญญัติฯ จะนำมาใช้บังคับหรือไม่ จึงต้องพิจารณาว่าขณะที่เกิดความเสียหายนั้นผู้ขนส่งมีอำนาจควบคุมการขนส่งสินค้าอยู่หรือไม่ ดังนั้นช่วงเวลาที่ดินค้าอยู่ในคลังสินค้าของศุลกากรหรือพ้นจากสนามบินไปแล้ว แต่หากยังคงอยู่ภายในความควบคุมของผู้ขนส่งทางอากาศ ก็ยังต้องนำพระราชบัญญัติฯ มาใช้บังคับ トラบเท่าที่ของไม่ได้เสียหายในระหว่างการรับขนทางบก ทางทะเล

หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ดำเนินการภายนอกสนามบิน แต่หากปรากฏชัดว่า ของเสียหายในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นที่ดำเนินการภายนอกสนามบิน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบนั้น

4.4.3 ปัญหาการตีความการรับขนรูปแบบอื่นในการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบตามสัญญาฯรับขนของทางอากาศ

ประโยคแรกของมาตรา 46 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 37 วรรคสี่” เช่นเดียวกับข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ที่ขึ้นด้วยคำว่า “ภายใต้บังคับแห่งข้อ 18 วรรค 4” จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า ข้อความดังกล่าวมีความหมายอย่างไร จะหมายความว่า ถ้อยคำดังกล่าวมีความมุ่งหมายเพื่อมิให้ถือเอาการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบตามมาตรา 46 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติฯ หรือข้อ 38 วรรค 1 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หรือไม่

สำหรับ Dr. George Leloudas นักวิชาการชาวอังกฤษเห็นว่า ความมุ่งหมายของข้อความดังกล่าวมี 2 ประการ คือ (1) เพื่อชี้แจงว่าการรับขนของโดยผู้ขนส่งภายในสนามบินนั้นอยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และไม่อาจนับเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ และ (2) เพื่อชี้แจงว่าผู้ร่างกฎหมายมีเจตนาที่จะให้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ใช้บังคับกับการรับขนรูปแบบอื่นที่ดำเนินการภายนอกสนามบินภายใต้ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 เท่านั้น ดังนั้น การปฏิบัติการบรรทุกและการส่งมอบจึงเป็นบริการสนับสนุนการรับขนทางอากาศเพื่อให้นำข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 มาใช้ได้ แต่ไม่ได้มุ่งหมายที่จะกีดกันการปฏิบัติการขนส่งสนับสนุนเหล่านี้จากการเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และไม่ได้กีดกันการปฏิบัติการขนส่งสนับสนุนนี้จากการนำกฎหมายภายในประเทศหรืออนุสัญญาเพื่อการขนส่งที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ นั้นมาใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งรูปแบบอื่น⁹⁷

นอกจากนี้ผู้รายงานการประชุมซึ่งจัดขึ้นที่วอร์ซอได้เสนอรายงานเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 ว่า บทบัญญัติดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงกรณีที่การขนส่งเป็นการปฏิบัติการโดยการรับขนหลายรูปแบบซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการรับขนทางอากาศ⁹⁸ ซึ่งสนับสนุนความเห็นของ Marian Hoeks ที่ว่าข้อสันนิษฐานดังกล่าวใช้ได้กับการรับขนทางถนนที่มีขึ้นเพื่อสนับสนุนการ

⁹⁷ Ibid. p. 93.

⁹⁸ H. DeVos in R. Horner and D. Legrez (trans.), Second International Conference on Private Aeronautical law, p. 252. cited by ibid. p. 93.

รับขนทางอากาศเท่านั้น⁹⁹ แต่ไม่รวมถึงกรณีที่มีการรับขนทางถนนดังกล่าวมีขึ้นในฐานะที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยข้อสันนิษฐานในข้อ 18 วรรค 4 จะนำมาใช้ในกรณีที่ไม่ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใดเท่านั้น เช่น กรณีสินค้าได้ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกประมาณ 15 กิโลเมตรจากเมืองคัลยัน ประเทศอินเดีย ไปเมืองบอมเบย์ ประเทศอินเดีย และขนส่งทางอากาศจากเมืองบอมเบย์ ไปยังกรุงโรม ประเทศอิตาลี และขนส่งทางรถไฟจากกรุงโรม ประเทศอิตาลีไปกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ¹⁰⁰ เมื่อปรากฏชัดเจนว่าความเสียหายเกิดขึ้นก่อนขึ้นรถไฟจากกรุงโรมไปกรุงลอนดอน การขนส่งทางรถไฟจึงไม่เป็นการขนส่งสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ และไม่เข้าข้อสันนิษฐานให้ต้องนำอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 มาใช้กับช่วงการขนส่งดังกล่าว

ในขณะที่ศาลและนักวิชาการในประเทศเยอรมนีตีความว่า การให้บริการขนส่งเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบ ไม่สามารถถือเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบรวมกันได้ เพราะเป็นเพียงการขนส่งสนับสนุนการรับขนทางอากาศเท่านั้น จึงถือว่าการรับขนดังกล่าวเป็นการรับขนทางอากาศซึ่งต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999

ส่วนศาลและนักวิชาการในประเทศสหรัฐอเมริกาตีความว่า การปฏิบัติการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบนั้นขยายไปถึงการขนส่งแบบ door-to-door ด้วย ทำให้การขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 เช่นกัน

ผู้เขียนเห็นด้วยกับการตีความของ Marian Hoeks ซึ่งจำกัดขอบเขตของการใช้ข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 (มาตรา 37 วรรคสี่) เฉพาะในการปฏิบัติเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบที่มีขึ้นเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ ในกรณีที่ไม่ว่าความเสียหายเกิดขึ้นช่วงการขนส่งใดเท่านั้น ดังนั้นโดยปกติการปฏิบัติการดังกล่าวย่อมอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติการที่ไม่ใช่การรับขนทางอากาศ เว้นแต่เป็นกรณีที่ไม่ว่าความเสียหายเกิดขึ้นช่วงการขนส่งใด จึงต้องนำอนุสัญญามอนทรีโอล ค.ศ. 1999 หรือพระราชบัญญัติฯ มาใช้ตามข้อสันนิษฐานในข้อ 18 วรรค 4 (มาตรา 37 วรรคสี่)

สำหรับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าการรับขนรูปแบบอื่นแบบใดเป็นเพียงบริการรับมอบและส่งมอบภายใต้สัญญารับขนของทางอากาศนั้น มีข้อเสนอแนะให้พิจารณาจากระยะทางใน

⁹⁹ Marian Hoeks, Multimodal transport law, The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods, pp. 247-249. cited by ibid. p. 93.

¹⁰⁰ Marian Hoeks, Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, p. 247. cited by ibid. p. 93.

การขนส่ง หากระยะทางในการรับขนรูปแบบอื่นเป็นการขนส่งสายหลักที่มีระยะทางยาว การรับขนรูปแบบอื่นจะไม่ใช่เพียงบริการสนับสนุนการรับขนทางอากาศ แต่จะถือเป็นการรับขนอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางอื่น จะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งรูปแบบนั้น¹⁰¹ นอกจากนี้การรับขนรูปแบบอื่นเพื่อการรับมอบและส่งมอบของนั้น ควรจำกัดไว้เฉพาะกรณีที่ไม่สามารถให้การรับขนทางอากาศได้ และจำเป็นต้องให้การรับขนรูปแบบอื่นปฏิบัติการแทน เช่น การส่งมอบของจากสนามบินปลายทางให้ผู้รับตราส่ง การไปรับมอบของจากผู้ตราส่งไปยังสนามบินต้นทาง หรือการขนส่งของระหว่างสนามบินเพื่อการถ่ายลำเครื่องบิน กรณีเหล่านี้จะถูกพิจารณาว่าเป็นการบรรทุก การส่งมอบ และการถ่ายลำภายใต้การรับขนทางอากาศ¹⁰²

4.4.4 ปัญหาการตีความการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (Combined Carriage)

นอกจากปัญหาการตีความว่า การรับขนรูปแบบอื่นในการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบตามสัญญารับขนของทางอากาศตามมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ เป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ หรือไม่ ซึ่งผู้เขียนได้วิเคราะห์ไว้แล้วในข้อ 4.4.3 ข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่า การรับขนหลายรูปแบบร่วมกันยังมีปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปว่า การรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามพระราชบัญญัติฯ นี้เหมือนหรือแตกต่างกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ซึ่งเป็นการขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 อย่างไร

เนื่องจากการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามพระราชบัญญัติฯ นี้ แปรมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งใช้คำว่า “combined carriage” ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นเป็นที่ยอมรับกันว่าคำว่า combined transport หรือ combined carriage ใช้ในความหมายเดียวกับ multimodal transport ได้¹⁰³ ซึ่งก็คือ การรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 รูปแบบขึ้นไป จึงอาจทำให้เกิดการตีความว่า การรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามพระราชบัญญัติฯ นี้เป็นอย่างเดียวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งหากตีความเช่นนั้น

¹⁰¹ เช่น ในคดี Siemens v. Schenker ซึ่งได้กล่าวไว้ในบทที่ 3

¹⁰² Malcolm A. Clarke, Contract of Carriage by Air, p. 119. อ้างถึงใน นฤมล ศักดิ์สกุลไกร, "ปัญหาการบังคับใช้ระหว่างกฎหมายรับขนของทางทะเลกับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ," หน้า 52.

¹⁰³ ประมวล จันทร์ชิวะ, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, หน้า 2-3.

อาจทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างพระราชบัญญัติฯ นี้กับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า การรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามพระราชบัญญัติฯ แตกต่างจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) เป็นเรื่องการขนส่งของหลายรูปแบบ ภายใต้การใช้บังคับของพระราชบัญญัติฯ ซึ่งเป็นกฎหมายขนส่งของรูปแบบเดียว ขณะที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) นั้นเป็นเรื่องการขนส่งของหลายรูปแบบ ภายใต้การใช้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ทั้งนี้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 นั้นหมายถึง การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ได้ดังนี้

1) เป็นการรับขนที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป เช่น การรับขนทางทะเลกับทางบก การรับขนทางบกกับทางอากาศ เป็นต้น¹⁰⁴ โดยคำว่า “รูปแบบ” นั้นตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า “mode” ซึ่งหมายถึงรูปแบบการขนส่งทางเดียว 5 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางอากาศ ทางทะเลและทางแม่น้ำ ทางรถไฟ และทางท่อ¹⁰⁵

2) การขนส่งหลายรูปแบบนั้นจะต้องกระทำภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวกัน มิได้มีการทำสัญญาแยกเพื่อการขนส่งแต่ละรูปแบบ¹⁰⁶ โดยเป็นสัญญาระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport Operator) เพื่อการขนส่งของต่อเนื่อง

3) เป็นการขนส่งต่อเนื่องครอบคลุมตั้งแต่สถานที่ต้นทางซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของใน

¹⁰⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, หน้า 30.

¹⁰⁵ Yehuda Hayuth, *Intermodality : Concept and Practice, Structure Changes in the Ocean Freight Transport Industry* (London: Lloyd's of London Press, 1987), p. 1.

¹⁰⁶ ประมวล จันทร์ชิวะ, *การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ* พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, หน้า 2-3.

อีกประเทศหนึ่ง ซึ่งคำว่าสถานที่ (place) ในที่นี้มีความหมายกว้างกว่าท่าเรือ (port) หรือท่าอากาศยาน (airport) โดยสถานที่นั้นรวมถึงท่าเรือด้วย สถานที่จึงมีความหมายกว้างกว่าท่าเรือ¹⁰⁷ ดังนั้นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจเป็นการขนส่งแบบ place-to-place หรือ place-to-port หรือ port-to-place ก็ได้ ส่วนการขนส่งแบบ port-to-port นั้นเป็นการขนส่งโดยใช้วิธีการขนส่งเพียงรูปแบบเดียวจึงไม่ใช่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่จำเป็นต้องทำการขนส่งตามสัญญาด้วยตนเอง แต่อาจเป็นผู้จัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ โดยที่จ้างผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบให้ทำการขนส่งให้ โดยที่ผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบที่เข้าร่วมทำการขนส่งนั้นไม่ได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่งโดยตรง แต่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งตนเข้าทำสัญญาด้วย

ตัวอย่างของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) เช่น ผู้ตราส่งว่าจ้างให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal transport operator) ทำการขนส่งของจากจังหวัดสมุทรปราการไปยังรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องทำการขนส่งทางถนนด้วยตนเองจากจังหวัดสมุทรปราการมายังท่าเรือกรุงเทพ และได้ว่าจ้างให้สายการบินเรือทำการขนส่งของทางทะเลต่อไปยังท่าเรือลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา และว่าจ้างบริษัทรถบรรทุกในประเทศสหรัฐอเมริกา ให้ทำการขนส่งของทางถนนต่อไปยังรัฐเท็กซัส กรณีเช่นนี้ถือเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะมีการทำสัญญารับขนฉบับเดียวระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องครอบคลุมการขนส่งตลอดสาย ในทางตรงกันข้ามหากปรากฏว่า ผู้ตราส่งเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งแต่ละช่วงการขนส่งด้วยตนเองแล้ว แม้การขนส่งจะได้กระทำสืบเนื่องต่อกันไป ก็ไม่มีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นต้องเป็นการขนส่งเพื่อแลกกับค่าระวาง¹⁰⁸ หากเป็นการขนส่งต่อเนื่องโดยไม่คิดค่าระวางย่อมไม่ถือเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามความหมายของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548¹⁰⁹

¹⁰⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 31.

¹⁰⁸ มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 บัญญัติว่า “สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง”

¹⁰⁹ นฤมล ศักดิ์สกุลไกร, “ปัญหาการบังคับใช้ระหว่างกฎหมายรับขนของทางทะเลกับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ,” หน้า 52.

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดข้อยกเว้นการไม่ใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้กับการขนส่งหลายรูปแบบบางกรณีที่ได้กระทำภายใต้สัญญารับขนรูปแบบเดียว หากว่าการขนส่งหลายรูปแบบที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการดำเนินการรับมอบ (pick-up) หรือส่งมอบ (delivery) ของตามทีระบุไว้ในสัญญารับขนรูปแบบเดียว¹¹⁰ จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า หากการขนส่งหลายรูปแบบประกอบด้วยการขนส่งทางอากาศรูปแบบหนึ่ง และการขนส่งรูปแบบอื่นอีกรูปแบบหนึ่งซึ่งมิใช่เพื่อการรับมอบ (pick-up) หรือส่งมอบ (delivery) ของ โดยการรับขนร่วมกันดังกล่าวอยู่ภายใต้สัญญารับขนฉบับเดียว การขนส่งหลายรูปแบบหรือการรับขนร่วมกันดังกล่าวจะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายฉบับใดระหว่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับกฎหมายขนส่งของรูปแบบเดียวตามพระราชบัญญัติฯ และกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้น

ทั้งนี้ ก่อนที่พระราชบัญญัติฯ มีผลใช้บังคับนั้น เคยมีคดีเกี่ยวกับการรับขนร่วมกัน ระหว่างการขนส่งทางอากาศกับทางบกขึ้นสู่ศาล โดยศาลตัดสินให้นำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่คดี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1790/2555 “จำเลยรับจ้างบริษัท พ ทำการขนส่งจากบริษัท ฮ ในประเทศอังกฤษทางรถยนต์ไปยังท่าอากาศยานในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เพื่อขนส่งทางเครื่องบินมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในประเทศไทย แล้วจำเลยยังต้องรับผิดชอบขนส่งทางรถยนต์ต่อไปยังคลังสินค้าของบริษัท พ ที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานีด้วย ย่อมเป็นการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งทางรถยนต์หรือทางบกกับการขนส่งทางเครื่องบินหรือทางอากาศ อันเป็นรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน 2 รูปแบบในสัญญาขนส่งเดียวกัน จากสถานที่รับของในประเทศอังกฤษมาส่งมอบของยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย ถือได้ว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนี้ การใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของบริษัท พ ต่อจำเลยจึงมีอายุความ 9 เดือน นับแต่วันที่จำเลยในฐานะถือเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรส่งมอบของ

นอกจากนี้จากการศึกษา ผู้เขียนพบว่า แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะบัญญัติให้บุคคลที่ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกาตัดสินว่า การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นเพียงวิธีการควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้

¹¹⁰ มาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 บัญญัติว่า “การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามทีระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพเท่านั้น แต่การที่ผู้ขนส่งไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ไม่ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้พระราชบัญญัติดังกล่าว¹¹¹ จากแนวคำพิพากษานี้ จึงมีโอกาที่ผู้ขนส่งทางอากาศที่แม้ไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะถูกตัดสินให้รับผิดในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ หากเป็นการพิพาทกันตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องวิเคราะห์ว่า หากข้อเท็จจริงอย่างเดียวกับคำพิพากษานี้ 1790/2555 เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งพระราชบัญญัติฯ มีผลใช้บังคับแล้ว กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้แก่การรับขนร่วมกันดังกล่าวจะเป็นประการใด

เนื่องจากปัจจุบัน MT Convention 1980 ยังไม่มีผลใช้บังคับ ในกรณีมีการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันที่ส่วนหนึ่งดำเนินการโดยทางอากาศ ศาลอังกฤษจึงนำบทบัญญัติในข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มาใช้ในการเชื่อมโยงความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศให้อยู่ภายใต้กฎหมายการรับขนรูปแบบอื่นที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น โดยไม่มีประเด็นต้องพิจารณาว่าการรับขนหลายรูปแบบดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายขนส่งรูปแบบเดียวหรือกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่เนื่องจากในประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วคือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงอาจทำให้เกิดปัญหาในกรณีการรับขนหลายรูปแบบซึ่งส่วนหนึ่งดำเนินการโดยทางอากาศว่า การรับขนดังกล่าวจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หรือจะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ อันนำมาสู่ระบบความรับผิดของผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องแบ่งแยกให้ชัดเจนว่า ในกรณีที่มีการรับขนหลายรูปแบบนั้นเข้าลักษณะของการรับขนแบบใด

การรับขนหลายรูปแบบอาจมีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) หากการรับขนดังกล่าวเป็นการขนส่งที่ใช้การขนส่งที่มีรูปแบบแตกต่างกัน ตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป และมีผู้ดำเนินการขนส่งซึ่งเรียกว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport Operator) เป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งของตลอดเส้นทาง ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวกัน (Multimodal transport bill of lading) ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยการเข้าไปรับมอบ (pick-up) และการนำไปส่งมอบ

¹¹¹ คำพิพากษานี้ที่ 19464/2555

(delivery) ของที่ได้ขนส่งตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal transport contract) ไม่ถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่การรับขนหลายรูปแบบเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบความรับผิด รวมถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง จะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยหากเป็นกรณีที่ไม่สามารถกำหนดได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด (non-localized damage) หากการขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งทางน้ำภายในประเทศรวมอยู่ด้วย จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะอยู่ที่ 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักแห้งของที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า¹¹² แต่หากไม่มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในประเทศรวมอยู่ด้วย จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะจำกัดอยู่ที่ 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักแห้งทั้งหมดของที่สูญหายหรือเสียหาย¹¹³ ส่วนในกรณีที่สามารถกำหนดได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด (localized damage) และในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ก็ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว¹¹⁴

ในขณะเดียวกันการรับขนหลายรูปแบบที่ดำเนินการโดยทางอากาศส่วนหนึ่ง ซึ่งมีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ (Intermodal transport) ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวกัน อาจมีลักษณะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นี้ โดยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการรับขนทางอากาศเท่านั้น ซึ่งผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ที่ 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงของการรับขนรูปแบบอื่น ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศจะเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งในช่วงนั้นแทน

จะเห็นได้ว่า เกณฑ์ความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติฯ กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดและข้อจำกัด

¹¹² มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

¹¹³ มาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

¹¹⁴ มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้องแบ่งแยกให้ชัดเจนว่า การรับขนหลายรูปแบบที่ดำเนินการโดยทางอากาศส่วนหนึ่งเป็นการรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายฉบับใด

คำถามว่าจะใช้หลักเกณฑ์ใดในการแบ่งแยกระหว่างการรับขนหลายรูปแบบที่เป็น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ภายใต้สัญญารับขนทางอากาศรูปแบบ เดียวนั้น มีแนวทางในการพิจารณาดังนี้

1) พิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญา โดยอาจต้องมองย้อนไปถึงที่มาของการ ปฏิบัติการขนส่ง กล่าวคือ หากการปฏิบัติการขนส่งเกิดจากการที่ผู้ขนส่งตกลงรับขนของทางอากาศ ตกลงรับขนของทางอากาศ ก็ย่อมเป็นการรับขนภายใต้สัญญารับขนของทางอากาศ ในขณะที่ถ้าการ ปฏิบัติการขนส่งเกิดจากการตกลงดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะเป็นการรับขนภายใต้ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งได้ บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในวรรคสองของคำนิยาม “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ว่าการดำเนินการ รับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ดังนั้น การขนส่งทางอากาศที่ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องจัดให้มีการรับหรือส่งมอบของนอก ทำอากาศยานจึงไม่ใช่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เจตนารมณ์ในการทำสัญญาจึงเป็นตัวบ่งชี้ว่า สัญญานั้นๆ เป็นสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวประเภทจากที่ถึงที่หรือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และจะนำกฎหมายใดมาบังคับแก่กรณี โดยในทางปฏิบัติของการขนส่งนั้น จะมีการออกเอกสารการ ขนส่งเป็นหลักฐานแห่งการรับขนของ และด้วยสภาพของการเป็นหลักฐานแห่งสัญญานั้น ก็สามารถ นำมาใช้พิสูจน์เจตนารมณ์ของคู่สัญญาได้ว่า ต้องการผูกพันตามสัญญาใด หรืออาจกล่าวได้ว่า เมื่อมี การออกใบตราส่งทางอากาศ (Air Waybill) ให้แก่กัน อาจถือว่าเป็นการตกลงรับขนหลายรูปแบบ ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ แต่หากได้ออกใบตราส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ (Multimodal Transport Bill of Lading or Combined Transport Bill of Lading) ให้แก่ กัน ก็ถือว่าเป็นการตกลงทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้การบังคับใช้กฎหมายการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ¹¹⁵

หากคู่สัญญาตกลงทำสัญญารับขนรูปแบบเดียวตั้งแต่แรก แม้ต่อมาจะใช้วิธีการ ขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ ก็ต้องถือว่าคู่สัญญาทำสัญญารับขนหลายรูปแบบภายใต้กฎหมายว่าด้วย การรับขนรูปแบบเดียว หากผู้ขนส่งต้องการหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลาย

¹¹⁵ จุฬา สุขมานพ, "การขนส่งทางทะเลจากที่ถึงที่ – การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: กฎหมายที่จะใช้บังคับแก่กรณี", วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 6, 6 (กุมภาพันธ์ 2555): 2-3.

รูปแบบ ต้องระบุกฎหมายที่ต้องการให้มีผลใช้บังคับไว้ในเอกสารการรับขน เช่น หากผู้ขนส่งทางอากาศอาจจะระบุให้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับใน Combined Transport Bill of Lading เอกสารดังกล่าวก็จะไม่ใช่เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่กลายเป็นเอกสารการรับขนทางอากาศแทน¹¹⁶

2) พิจารณาจากลักษณะของการปฏิบัติการรับมอบหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว โดยศาสตราจารย์ Ralph De Wit เห็นว่า การปฏิบัติการรับมอบและส่งมอบของไม่ควรตีความตามอำเภอใจ แต่ควรมุ่งไปที่การบริการที่มุ่งหมายเพื่อจะให้บริการแก่ลูกค้าของผู้ขนส่ง สามารถที่จะเสร็จสิ้นได้ตรงตามสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว โดยการรับขนที่ใช้เพื่อการรับหรือส่งมอบของ (pick-up and delivery operation) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว มักมีลักษณะ 2 ประการ คือ เป็นการดำเนินการภายในท้องถิ่นเดียวกัน (local) และส่วนมากมักเป็นกรณีที่ไม่สามารถให้การขนส่งรูปแบบอื่นมาทดแทนได้

David A. Glass เสนอให้พิจารณาจากระยะทาง (distance) ที่เชื่อมต่อกันระหว่างการขนส่งทั้งสองรูปแบบ หรือลักษณะประกอบอย่างอื่นที่อาจบ่งชี้ได้ เช่น ในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเกณฑ์การเคลื่อนย้ายสินค้าไปยัง หรือมาจากสนามบินที่ใกล้ที่สุดกับจุดที่รับมอบหรือจุดส่งมอบ จะเป็นตัวชี้ว่า เป็นเพียงบริการลำเลียง (feeder traffic) เท่านั้น

ศาสตราจารย์ Malcolm A. Clarke ได้ให้ความเห็นในการขนส่งทางอากาศที่มีการใช้ยานพาหนะอื่นนอกเหนือจากเครื่องบินเข้ามาเกี่ยวข้องว่า จะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (combined carriage) ตามความหมายของข้อ 38 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 หรือเป็นเพียงบริการลำเลียง (feeder-service) โดยยกตัวอย่างการที่ผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการโดยรถจากกรุงปารีสไปยังสนามบินชาร์ลส์ เดอ โกลล์ ในกรุงปารีส เป็นเพียงบริการลำเลียง แต่หากเป็นการขนส่งทางรถไฟจากเมืองอื่นมายังสนามบินดังกล่าว ต้องถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (combined transport)¹¹⁷

3) พิจารณาจากลักษณะของกฎหมาย ตามหลักกฎหมายเฉพาะมาก่อนหลักกฎหมายทั่วไป หากพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้กฎหมายว่าด้วยการรับขนของรูปแบบเดียวกับกฎหมายว่าด้วยการรับขนของหลายรูปแบบแล้ว จะพบว่า บทบัญญัติของ

¹¹⁶ David A. Glass, *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contract* (London: LLP, 1995), p. 300.

¹¹⁷ ประมวล จันทร์ชิวะ, *การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548*, หน้า 10.

กฎหมายว่าด้วยการรับขนของรูปแบบเดียวเป็นกฎหมายเฉพาะของการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ในการขนส่งทางอากาศ จำกัดว่าการขนส่งรูปแบบอื่นต้องเป็นกรณีเฉพาะ เพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรเทา การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ตามสัญญารับขนของทางอากาศเท่านั้น บทบัญญัตินี้จึงมีลักษณะเป็นบทบัญญัติพิเศษ (Lex specialis) เมื่อเทียบกับ MT Convention 1980 ซึ่งใช้กับการขนส่งหลายรูปแบบทุกกรณี ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไป (Lex generalis) ของการขนส่งหลายรูปแบบ ดังนั้น ในกรณีการขนส่งหลายรูปแบบเข้าลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบ ภายใต้การบังคับของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งรูปแบบเดียวฉบับใด กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบเดียวนั้นก็จะมีผลใช้บังคับก่อนระบบกฎหมายขนส่งหลายรูปแบบ ต่อเมื่อการขนส่งหลายรูปแบบไม่เข้าลักษณะเฉพาะของการขนส่งหลายรูปแบบ ภายใต้การบังคับของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งรูปแบบเดียว การขนส่งหลายรูปแบบนั้นจึงจะอยู่ภายใต้บังคับของระบบกฎหมายขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไป¹¹⁸

อย่างไรก็ตาม การยังคงเป็นสัญญารับขนรูปแบบเดียวไม่ได้หมายความว่า จะใช้กฎหมายฉบับเดียวบังคับการขนส่งตลอดเส้นทาง จึงอาจเป็นไปได้ที่แม้ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบความเสียหายของสินค้าที่รับขน แต่กฎหมายที่จะนำมาใช้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศนั้นขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบใด เช่น หากความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางถนนไปยังท่าอากาศยานภายในประเทศ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹¹⁹ หรือหากเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งทางถนนจากท่าอากาศยานในประเทศไทยไปยังสถานที่ปลายทางในประเทศลาว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 เป็นต้น

ดังนั้นหากข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1790/2555 เกิดขึ้นในปัจจุบัน ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาแรกที่ควรต้องพิจารณาคือ การรับขนร่วมกันระหว่างการรับขนทางอากาศกับการรับขนทางบกนั้นอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายฉบับใด ซึ่งการจะตอบคำถามนั้นได้ จะต้องนำแนวทางการพิจารณาในข้อ 1) – 3) ข้างต้นมาพิจารณา

¹¹⁸ Ralph De Wit, *Multimodal Transport: Carrier Liability and Document*, pp. 185-186.

¹¹⁹ จุฬา สุขมานพ, "การขนส่งทางทะเลจากที่ถึงที่ – การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: กฎหมายที่จะใช้บังคับแก่กรณี," หน้า 2-3.

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางอากาศอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นเวลายาวนาน จนกระทั่งในที่สุดได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฯ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2558 เป็นต้นมา การที่พระราชบัญญัติฯ รับแนวคิดมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศที่ทันสมัย สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในการรับขนทางอากาศ และได้รับการยอมรับมากที่สุดในปัจจุบัน ทำให้เชื่อได้ว่ากฎหมายฉบับนี้จะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศในประเทศไทยและสามารถคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์หลายประการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ มีความแตกต่างจากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในขณะที่หลักเกณฑ์บางประการก็ยังคงมีปัญหาเรื่องการตีความที่แตกต่างกันของศาลในแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้เขียนจึงเห็นว่ามีควมจำเป็นต้องศึกษาพระราชบัญญัติฯ นี้เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการปรับใช้พระราชบัญญัติฯ ให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นแม่แบบของพระราชบัญญัติฯ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้เขียนได้จำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติฯ นี้ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นการรับขนที่ได้รับค่าตอบแทนเป็นสินจ้าง หรือการรับขนแบบให้เปล่าที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยการรับขนดังกล่าวต้องเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ รวมถึงการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด การรับขนทางอากาศระหว่างที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา และการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันซึ่งพระราชบัญญัติฯ นี้จะนำมาใช้เฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศเท่านั้น นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ นี้ยังนำมาใช้กับการรับขนทางอากาศภายในประเทศ โดยอนุโลมด้วย ส่วนการรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นี้ ได้แก่ การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ และการรับขนรูปแบบอื่น

พระราชบัญญัติฯ นี้ได้ให้คำจำกัดความ “ผู้ขนส่ง” ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็น

จริง และรวมถึงบุคคลที่รับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยานด้วย ซึ่งจากคำจำกัดความดังกล่าว ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้จึงได้แก่บุคคล 2 ประเภท กล่าวคือ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอาชีพปกติ ไม่ว่าจะรับขนโดยได้รับสินจ้างหรือไม่ก็ตาม และบุคคลใดก็ตามแม้ไม่ได้ประกอบอาชีพรับขน แต่ได้ใช้อากาศยานในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของโดยได้รับสินจ้าง ในขณะที่ผู้ขนส่งซึ่งอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพในการรับขนเท่านั้น

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และจากการล่าช้าในการรับขนของทางอากาศ โดยความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เช่นเดียวกับหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่สามารถยกข้อต่อสู้ว่า ความเสียหายดังกล่าวไม่ใช่ความผิดของตน แต่ต้องพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายให้ได้จึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด แต่ที่แตกต่างจากหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้ไม่สามารถอ้างเหตุสุดวิสัยเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้ ส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดแก่ของในกรณีล่าช้าในการรับขน ใช้บทสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนของ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของหรือในกรณีล่าช้าในการรับขน พระราชบัญญัติฯ ยังได้บัญญัติหลักเกณฑ์ให้ผู้มีสิทธิรับมอบของต้องทักท้วงเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด หากไม่มีการทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนด กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้มีสิทธิรับมอบของได้รับของไว้ในสภาพดีและตรงตามที่ระบุในใบตราส่งทางอากาศ และยังทำให้ผู้มีสิทธิรับมอบของเสียสิทธิในการฟ้องคดีผู้ขนส่งด้วย เว้นแต่เป็นกรณีกมลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติเหตุที่ทำให้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งต้องเสียสิทธิในการฟ้องคดีผู้ขนส่งไว้ ภายใต้พระราชบัญญัติฯ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งเท่านั้น โดยหากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฯ ได้ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามกฎหมาย (Statutory Limitation) ไม่เกิน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัม ในความเสียหายที่เกิดจากกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย เสียหาย หรือของล่าช้า แต่หากผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินที่บอกกล่าวไว้นั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่น

ปลายทาง ขณะที่ผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะสามารถจำกัดความรับผิดได้ เฉพาะในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ทำข้อตกลงโดยชัดแจ้งกับผู้ส่งในการจำกัดความรับผิดของตนไว้ (Contractual Limitation) เท่านั้น นอกจากนี้พระราชบัญญัติฯ นี้ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดเหตุให้ผู้ขนส่งต้องเสียสิทธิ ในการจำกัดความรับผิดในกรณีที่ของถูกทำลาย เสียหาย สูญหาย หรือเกิดความล่าช้าในการรับขน ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงสามารถจำกัดความรับผิดของตนในกรณีการรับขนของได้ทุกกรณี แม้ว่าความเสียหายนั้นจะ เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยละเลยไม่เอาใจ ใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ก็ตาม ซึ่งแตกต่างจากหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุพาณิชย์

ภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้อาจแบ่งผู้ขนส่งได้เป็นหลายประเภท ได้แก่ “ผู้ขนส่ง” (Carrier) “ผู้ขนส่งตามสัญญา” (Contracting Carrier) “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” (Actual Carrier) “ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด” (Successive Carrier) และ “ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลาย รูปแบบ” ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว อาจแบ่งความรับผิดและความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผู้ขนส่งกับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง (2) ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (3) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และ (4) ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง แต่ละประเภทมีขอบเขตความหมายและความรับผิดที่แตกต่างกัน

ผู้ขนส่งประเภทแรก คือ ผู้ขนส่งกับลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง เนื่องจากหน้าที่ที่สำคัญของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ นี้คือการปฏิบัติการรับขนเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวด้วยตนเอง แต่อาจมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเป็นผู้ปฏิบัติการแทนได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งในฐานะตัวการจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคล ดังกล่าวด้วย ตามหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น (Vicarious Liability) ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในมูลความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติฯ นี้ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิใช้เงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างตามพระราชบัญญัติฯ หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่ การงานของตน

ผู้ขนส่งประเภทที่สอง คือ ผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดย “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายถึง ผู้ขนส่งที่เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับผู้ตราส่ง หรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง ด้วยเหตุที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ตราส่งจึงอาจถูกฟ้องร้องได้ โดยผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องรับผิดชอบสำหรับการรับขนทั้งหมดตามสัญญาที่กระทำไว้กับผู้ตราส่งหรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ตราส่ง ส่วน “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” นั้นหมายถึง ผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของ

ผู้ขนส่งตามสัญญา โดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้นต้องรับผิดชอบการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น ทั้งนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน โดยการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ที่ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ถือเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย ตามหลัก Vicarious Liability ในทางกลับกัน การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ก็ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วยเช่นเดียวกัน แต่ความรับผิดของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะไม่เกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ นอกจากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ แล้ว หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวพิสูจน์ได้ว่า ได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงาน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นก็จะมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ นี้ได้ด้วยเช่นกัน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฯ ได้

ผู้ขนส่งประเภทที่สาม คือ ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด พระราชบัญญัติฯ นี้ไม่ได้บัญญัติบทนิยามของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้ แต่จากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ อาจสรุปลักษณะของการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้ว่า เป็นการรับขนทางอากาศหลายรายสืบเนื่องกัน ไม่ว่าจะได้ตกลงในรูปแบบสัญญาเดี่ยวหรือสัญญาเป็นชุด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นสัญญาการรับขนรายเดียวตลอดสายโดยที่ผู้ตราส่งได้ทราบรายละเอียดของการขนส่งแต่ละช่วงแล้ว โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นี้ และมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดย่อมอยู่ในฐานะคู่สัญญากับผู้ตราส่งในช่วงการขนส่งที่ตนรับขน ในการฟ้องร้องคดีนั้น ผู้ตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดแรก ส่วนผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีที่ของล่าช้าด้วย โดยผู้ขนส่งทุกทอดเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง (jointly and severally)

ผู้ขนส่งประเภทที่สี่ คือ ผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ นี้กล่าวถึงการรับขนรูปแบบอื่นไว้ใน 2 มาตรา ได้แก่ มาตรา 37 วรรคสี่ และมาตรา 46 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งทางอากาศจึงอาจเข้าไปเกี่ยวข้องในกรณีการรับขนหลายรูปแบบได้ใน 2 กรณี กรณีแรกคือกรณีตามมาตรา 37 วรรคสี่ ซึ่งบัญญัติถึงช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ให้ขยาย

ขอบเขตรวมไปถึง (1) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำ ซึ่งมีขึ้นเพื่อปฏิบัติการตามสัญญารับขนทางอากาศอันมีวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศ ในกรณีนี้จะส่งผลให้ผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่น ต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฯ ด้วย แต่หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนโดยรูปแบบอื่น ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่นจะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นแทน (2) การรับขนรูปแบบอื่นที่ไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ในกรณีนี้ผู้ขนส่งทางอากาศและผู้ขนส่งในการรับขนรูปแบบอื่นจะต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฯ ส่วนอีกกรณีหนึ่งคือกรณีตามมาตรา 46 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติถึงการรับขนร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งต้องมีการรับขนส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนรูปแบบอื่น ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ เฉพาะในช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศเท่านั้น ส่วนในช่วงที่ดำเนินการรับขนโดยรูปแบบอื่น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้น

จากการศึกษาผู้เขียนพบปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละประเภทในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศหลายประการ ดังนี้

1. ประการแรกคือปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่ง เนื่องจากคำจำกัดความของ “การรับขนทางอากาศ” ตามพระราชบัญญัติฯ คือการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ประเด็นแรกที่ต้องพิจารณาคือ การมีอากาศยานเป็นของตนเองในการประกอบกิจการรับขนทางอากาศเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งหรือไม่ ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติฯ ก็ไม่พบบทบัญญัติใดที่กำหนดเงื่อนไขเจาะจงไว้เช่นนั้น เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งคำพิพากษาศาลฎีกาที่ตัดสินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังตัดสินไว้ว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง ประกอบกับในทางปฏิบัติของการรับขนของระหว่างประเทศนั้นปรากฏว่าผู้รับจัดการขนส่งที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (NVOCC) ก็อาจมีฐานะเป็นผู้ขนส่งได้นอกจากนี้ศาลต่างประเทศยังตีความในทำนองเดียวกันว่า การมีอากาศยานเป็นของตนเองไม่ใช่สิ่งที่นำมาใช้ในการพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 และประเด็นต่อมาที่ต้องพิจารณาคือ สถานะทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่ง เนื่องจากในปัจจุบันผู้รับจัดการขนส่งมีบทบาทอย่างมากในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ ในฐานะที่เป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งสินค้าและสายการบิน แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงสถานะของผู้รับจัดการขนส่งไว้ ผู้เขียนจึงเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องศึกษาถึงสถานะทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฯ นี้ ซึ่งจากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาที่ตัดสินตามประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และคำพิพากษาศาลต่างประเทศซึ่งตัดสินภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้เขียนพบว่า การวินิจฉัยสถานะของผู้รับจัดการขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งที่ได้กระทำในแต่ละเรื่อง จึงต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไป

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ประเด็นแรกที่ต้องพิจารณาคือ ความแตกต่างระหว่างความเสียหายที่เกิดขึ้นกรณีของสูญหายกับกรณีล่าช้าในการรับขน แม้ภายใต้พระราชบัญญัติฯ จะบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการที่ของสูญหาย หรือกรณีล่าช้าในการรับขนของเหมือนกัน และผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามกฎหมายในจำนวนที่เท่ากัน แต่ความเสียหายที่เกิดจากการที่ของสูญหายหรือของล่าช้า นั้นส่งผลต่อหลักเกณฑ์เรื่องระยะเวลาในการทักท้วง และข้อต่อสู้ในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดที่แตกต่างกัน เนื่องจากลักษณะของการที่ของสูญหายใกล้เคียงกับของมาถึงล่าช้า จึงจำเป็นต้องศึกษาแนวทางการตีความของศาลในต่างประเทศ เพื่อให้สามารถปรับใช้บทบัญญัติในส่วนนี้ได้เหมาะสม ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ตีความว่า ความล่าช้า นั้นนอกจากจะหมายถึงการชำระหนี้ล่าช้าแล้วยังรวมถึงการไม่ชำระหนี้ด้วย ในขณะที่ประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์มองว่าการไม่ชำระหนี้เป็นคนละส่วนกับการชำระหนี้ล่าช้า ประเด็นต่อมาที่ต้องพิจารณา คือ ปัญหาการตีความช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดของผู้ขนส่ง เนื่องจากมาตรา 37 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งตรงกับข้อ 18 วรรค 3 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ทั้งพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ไม่ได้บัญญัติช่วงเวลาของที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งไว้ชัดเจน ทำให้มีปัญหาว่าช่วงเวลาของที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งนั้นจะถือตามช่วงเวลาของที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือตามกฎหมาย โดยในทางปฏิบัติของการรับขนของทางอากาศ นอกจากผู้ขนส่งแล้ว ของที่รับขนอาจต้องอยู่ในความดูแลของบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศ ซึ่งจากการศึกษา ผู้เขียนพบว่า การครอบครองของโดยบุคคลที่แตกต่างกัน ก่อให้เกิดการตีความช่วงเวลาของที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน โดยหากของอยู่ในความดูแลของบุคคลที่อยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง ศาลต่างประเทศส่วนใหญ่ถือว่ายังอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลของด้วย ส่วนในกรณีที่ของอยู่ในความดูแลของบุคคลที่ไม่อาจถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ศาลได้ตีความแตกต่างกันไป โดยมีทั้งที่ตัดสินว่า การส่งมอบของให้บุคคลดังกล่าวเป็นการสิ้นสุดหน้าที่ของผู้ขนส่งแล้ว และยังไม่สิ้นสุดหน้าที่จนกว่าจะได้ส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง และประเด็นสุดท้าย คือ สิทธิในการฟ้องคดี เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มิได้บัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องผู้มีสิทธิฟ้องคดีในกรณีผู้ขนส่งคนเดียวไว้ ผู้เขียนจึงได้ศึกษาแนวคำ

พิพากษาต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาเรื่องดังกล่าว โดยศาลในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเห็นว่า นอกจากผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่รับช่วงสิทธิของบุคคลเหล่านั้นจะมีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งแล้ว เจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงก็มีสิทธิฟ้องคดีเช่นกัน ขณะที่ศาลในประเทศเนเธอร์แลนด์ ฝรั่งเศส และเยอรมนีมีความเห็นว่า บุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีคือบุคคลที่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศในฐานะผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง และบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากบุคคลดังกล่าวเท่านั้น

2. ปัญหาประการต่อมาคือ ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติฯ จะพบว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงปรากฏอยู่ในหมวด 4 แยกต่างหากจากบทบัญญัติกรณิการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งคนเดียว ซึ่งอยู่ในหมวด 2 อันส่งผลถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาคำจำกัดความของ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” ภายใต้พระราชบัญญัติฯ จะพบว่าสายการบินหรือตัวแทนขนส่งสินค้าหรือนายหน้าที่เข้าทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งสินค้าในนามของสายการบิน และได้มอบหมายให้สายการบินทำการรับขนจริง ย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามสัญญา ขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งอาจเป็นได้ทั้งผู้ตราส่งและผู้ขนส่งตามสัญญาขึ้นอยู่กับบทบาทในสัญญารับขนแต่ละฉบับ โดยตัวอย่างที่พบส่วนใหญ่ในกรณีของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมักเป็นกรณีมีข้อตกลงรหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing)

สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้น เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ แล้ว ผู้เขียนพบว่า แม้ว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบในความผิดของผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนได้มอบหมายให้รับขนของตามมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีหลักการที่คล้ายกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำและละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตน และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติฯ แต่ก็ยังมีข้อแตกต่างกันบางประการ อันส่งผลต่อระดับความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันที่แตกต่างกัน โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้เฉพาะความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเข้าทำสัญญากับผู้ส่งเท่านั้นที่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน ส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นไม่อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน แต่อาจอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติว่าด้วยละเมิด ในขณะที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น ต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ เหมือนกันทั้งหมด

3. ปัญหาประการต่อมาคือ ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เนื่องจากคำว่า “ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด” เป็นคำที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่ก่อนแล้ว ผู้เขียนจึงได้วิเคราะห์เปรียบเทียบบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ นี้ ซึ่งพบว่า การเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ นี้มีลักษณะแตกต่างจากความหมายของการขนส่งหลายคนหลายทอดตามความเข้าใจโดยทั่วไปและจากบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้นแนวคำพิพากษาฎีกาที่เคยตัดสินไว้เกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงไม่อาจนำมาใช้เป็นบรรทัดฐานในการวินิจฉัยความหมายและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามพระราชบัญญัติฯ นี้ นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้ทำการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งตามความเป็นจริงกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แม้ว่าการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญากับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะมีลักษณะใกล้เคียงกัน ในแง่ที่ว่า เป็นการรับขนที่มีผู้ขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคน แต่ก็มีข้อแตกต่างกัน กล่าวคือ การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญานั้น เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญามอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ทำการรับขนของไม่ว่าตลอดเส้นทางหรือบางส่วนเส้นทาง โดยบุคคลซึ่งทำการรับขนของนั้นกระทำการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญาที่ทำกับผู้ตราส่ง จึงอยู่ในฐานะผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เพราะมิได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ตราส่งโดยตรง ในขณะที่การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นอาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายราย ให้ทำการรับขนสับเนื่องกันไป โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว ซึ่งในกรณีนี้จะมีสัญญารับขนของหลายฉบับ หรืออาจเป็นกรณีที่ผู้ตราส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งทอดแรกเพียงคนเดียว และตกลงกันว่าการรับขนดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายรายสับเนื่องต่อกัน โดยมีเจตนาให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียว ซึ่งในกรณีนี้จะมีสัญญารับขนของเพียงฉบับเดียว แต่ไม่ว่ากรณีใดผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดก็จะอยู่ในฐานะคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนในช่วงที่ตนเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้ทำการศึกษาเพื่อหาตัวอย่างของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในทางปฏิบัติว่าคือใคร จากการค้นคว้าพบว่า การรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมักเป็นการดำเนินการแบบ Interline ขณะที่กรณีการรับขนที่ปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมักเป็นการดำเนินการโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วม (code-sharing)

สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ผู้เขียนได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบบทบัญญัติเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติฯ นี้แล้ว พบว่ามีความคล้ายคลึงกันเนื่องจากกฎหมายทั้งสองเรื่องบัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีความรับผิดชอบร่วมและแทนกัน (jointly and severally) อย่าง

ลูกหนึ่งร่วม แต่ที่แตกต่างกันคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดอ้างการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนแรกที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งได้ ขณะที่พระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีฐานะเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนทางอากาศ ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจึงมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฯ ได้

ประเด็นต่อมาเกี่ยวกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ต้องพิจารณาคือ เรื่องสิทธิในการฟ้องคดี เนื่องจากมาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดทุกทอดต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง โดยผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก และผู้รับตราส่งที่มีสิทธิรับมอบของย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย นอกจากนั้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังอาจฟ้องผู้ขนส่งทอดที่ดำเนินการรับขนในระหว่างที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือกรณีของล่าช้าเกิดขึ้นได้ด้วย จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงมีประเด็นให้ต้องพิจารณาว่า หากผู้ตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้าย หรือผู้รับตราส่งฟ้องผู้ขนส่งทอดแรก จะสามารถทำได้หรือไม่ รวมถึงประเด็นที่ว่า หากเจ้าของสินค้าหรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้ามิใช่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะมีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งหรือไม่ จากการศึกษา ผู้เขียนพบว่า ศาลในระบบซีวิลลอว์และศาลหลายแห่งในประเทศสหรัฐอเมริกา แอฟริกาใต้ และเนเธอร์แลนด์ ตัดสินว่าผู้มีส่วนได้เสียฟ้องคดีจำกัดเฉพาะผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศเท่านั้น ขณะที่ศาลอังกฤษตัดสินไว้แตกต่างออกไป โดยเห็นว่า นอกจากผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศจะมีสิทธิฟ้องคดีแล้ว เจ้าของสินค้ายังมีสิทธิฟ้องคดีในนามตนเอง เพราะไม่มีอะไรในอนุสัญญาที่ห้ามการใช้สิทธิทางศาลของเจ้าของสินค้า

4. ปัญหาประการสุดท้ายคือปัญหาเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนหลายรูปแบบ ภายใต้พระราชบัญญัติฯ มีหลายประการ ประการแรกคือ ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความเสียหายจากการรับขนรูปแบบอื่นที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน เนื่องจากขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ นี้เกิดขึ้นพร้อมกับขอบเขตของสนามบินซึ่งถือว่าเป็นศูนย์กลางของการปฏิบัติการของผู้ขนส่ง โดยหลักแล้วตราบเท่าที่ของอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศภายในสนามบิน พระราชบัญญัติฯ นี้ก็จะต้องนำมาใช้บังคับประเด็นปัญหาอาจเกิดขึ้นในกรณีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นในสนามบินในระหว่างอยู่บนรถบรรทุกจะนำกฎหมายฉบับใดมาใช้กับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในความเสียหายดังกล่าว เนื่องจากการเรียกร้องที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางรถบรรทุกภายในบริเวณสนามบินจะตกอยู่ภายใต้บังคับทั้งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางถนน จึงอาจเกิดปัญหาความขัดกันแห่งกฎหมายขึ้น

ประการต่อมาคือ ปัญหาการตีความช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ เนื่องจากเมื่อพิจารณาถ้อยคำของบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสามและมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ อาจพบว่ามี ความขัดแย้งกัน เนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสาม อาจทำให้เห็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งในคลังสินค้าภายนอกสนามบิน แต่ในทางกลับกันเมื่อพิจารณามาตรา 37 วรรคสี่ก็จะเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างช่วงการขนส่งของจากสนามบินไปยังคลังสินค้าภายนอกสนามบินกลับไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติฯ นับแต่ขณะที่ของพ้นจากอาณาเขตของสนามบินไป จึงต้องศึกษาแนวทางการใช้บทบัญญัติดังกล่าวของศาลต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการตีความบทบัญญัติดังกล่าว โดยศาลเยอรมันตีความว่า ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนอกสนามบิน โดยถือว่าการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนทางอากาศ โดยอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ย่อมนำมาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าว เพราะถือเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ส่วนศาลสหรัฐอเมริกาตีความว่า ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนอกสนามบิน โดยตีความขยายการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ให้รวมไปถึงการขนส่งแบบ door-to-door ดังนั้นอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 จะนำมาใช้กับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นแบบ door-to-door ภายใต้ใบตราส่งทางอากาศ ตราบเท่าที่สินค้ายังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งทางอากาศ และศาลอังกฤษตีความว่า การปฏิบัติการเพื่อการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ เป็นเพียงข้อสันนิษฐานของกฎหมาย หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเกิดในระหว่างรับขนทางอื่นนอกสนามบิน ก็จะไม่นำอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 มาใช้

ประการต่อมาคือ ปัญหาการตีความการรับขนรูปแบบอื่นในการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบตามสัญญารับขนของทางอากาศ เนื่องจากประโยคแรกของมาตรา 46 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติฯ (ข้อ 38 วรรคหนึ่ง แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 37 วรรคสี่ (ข้อ 18 วรรค 4)” จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า ข้อความดังกล่าวมีความหมายอย่างไร นักวิชาการในประเทศอังกฤษเห็นว่า การปฏิบัติการบรรทุกและการส่งมอบเป็นบริการสนับสนุนการรับขนทางอากาศเพื่อนำข้อสันนิษฐานตามข้อ 18 วรรค 4 มาใช้ได้ แต่ไม่ได้มุ่งหมายที่จะกีดกันการปฏิบัติการขนส่งสนับสนุนเหล่านี้จากการเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และไม่ได้กีดกันการปฏิบัติการขนส่งสนับสนุนนี้จากการนำกฎหมายภายในประเทศหรืออนุสัญญาเพื่อการขนส่งที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ นั้นมาใช้บังคับ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งรูปแบบอื่น ในขณะที่นักวิชาการในประเทศเยอรมนีตีความว่า การให้บริการขนส่ง

เพื่อการบรรทุกและการส่งมอบ ไม่สามารถถือเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนหลายรูปแบบรวมกันได้ เพราะเป็นเพียงการขนส่งสนับสนุนการรับขนทางอากาศเท่านั้น จึงถือว่าการรับขนดังกล่าวเป็นการรับขนทางอากาศซึ่งต้องอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ส่วนนักวิชาการในประเทศสหรัฐอเมริกาตีความว่า การปฏิบัติการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบนั้นขยายไปถึงการขนส่งแบบ door-to-door ด้วย ทำให้การขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เช่นกัน

และประการสุดท้ายคือ ปัญหาการตีความการรับขนหลายรูปแบบรวมกัน (combined carriage) ซึ่งต้องพิจารณาว่า การรับขนหลายรูปแบบรวมกันตามพระราชบัญญัติฯ นี้ เหมือนหรือแตกต่างกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ซึ่งเป็นการขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 อย่างไร เนื่องจากการรับขนหลายรูปแบบรวมกันตามพระราชบัญญัติฯ นี้ แปรมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งใช้คำว่า “combined carriage” ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นเป็นที่ยอมรับกันว่าคำว่า combined transport หรือ combined carriage ใช้ในความหมายเดียวกับ multimodal transport ได้ จึงอาจทำให้เกิดการตีความว่า การรับขนหลายรูปแบบรวมกัน (combined carriage) ตามพระราชบัญญัติฯ นี้ เป็นอย่างเดียวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งหากตีความเช่นนั้น อาจทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างพระราชบัญญัติฯ นี้กับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้เขียนจึงเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องแบ่งแยกการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับการรับขนหลายรูปแบบรวมกันออกจากกันให้ชัดเจน เพราะเกณฑ์ความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติฯ นี้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกัน

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นถึงความเหมือนและความแตกต่างของขอบเขตความหมายและความรับผิดของผู้ขนส่งประเภทต่างๆ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับพระราชบัญญัติฯ นี้ และได้ชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่ชัดเจนแน่นอนของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการตีความ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางในการตีความและปรับใช้พระราชบัญญัติฯ นี้ โดยค้นหาเหตุผลของกฎหมายหรือค้นหาความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อให้ได้ผลที่เป็นธรรมกับบทบัญญัติและเป็นธรรมแก่คู่กรณี และเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นแม่แบบของพระราชบัญญัติฯ

อันจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งกันของการบังคับใช้บทบัญญัติภายในพระราชบัญญัติฯ นี้ หรือเกิดความขัดแย้งกันระหว่างพระราชบัญญัติฯ นี้กับกฎหมายการขนส่งฉบับอื่น โดยผู้เขียนขอเสนอแนะ ดังนี้

1. ในการพิจารณาความหมายของผู้ขนส่ง ผู้เขียนเห็นว่าควรต้องพิจารณาจากบทบาทและลักษณะการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งของทางอากาศว่าเข้าลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งของการเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฯ หรือไม่ โดยไม่จำเป็นต้องนำองค์ประกอบเรื่องการมีอากาศยานเป็นของตนเองหรือการมีใบอนุญาตประกอบกิจการรับขนทางอากาศมาพิจารณา เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการในการได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฯ นี้ เนื่องจากในความเป็นจริงผู้ให้บริการอาจไม่ทราบว่า ผู้ให้บริการขนส่งของทางอากาศที่ตนได้ใช้บริการนั้นเป็นเจ้าของอากาศยานหรือมีใบอนุญาตประกอบกิจการรับขนทางอากาศหรือไม่

2. สำหรับการพิจารณาว่าผู้รับจัดการขนส่งมีสถานะทางกฎหมายอย่างไรนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี ดังนี้

1) สถานะของผู้รับจัดการขนส่งในความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับจัดการขนส่ง ผู้เขียนเห็นว่า หากผู้รับจัดการขนส่งออก House Air Waybill ให้แก่ผู้ตราส่งในนามตนเอง มีการเรียกเก็บค่าระวางขนส่ง หรือทำการรวบรวมสินค้า (consolidation) จากผู้ส่งสินค้ารายย่อย ผู้รับจัดการขนส่งก็จะอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง แต่หากผู้รับจัดการขนส่งไม่ได้ออกไปตราส่งทางอากาศหรือออกให้ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือเรียกเก็บค่าเหมาจ่ายจากผู้ส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งก็จะมีฐานะเป็นเพียงตัวแทนผู้ขนส่งเท่านั้น

2) สถานะของผู้รับจัดการขนส่งในความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งกับสายการบิน ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งกระทำการในนามของผู้ส่งสินค้าในการติดต่อทำสัญญา รับขนของกับสายการบิน ผู้รับจัดการขนส่งจะมีฐานะเป็นเพียงตัวแทนของผู้ตราส่ง ไม่ใช่คู่สัญญากับสายการบิน แต่หากผู้รับจัดการขนส่งกระทำการในนามของตนเอง ผู้รับจัดการขนส่งจะอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง

3. ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของสูญหายกับความล่าช้าในการรับขนของ ควรแยกออกจากกันให้ชัดเจน โดยความล่าช้าในการรับขนนั้นไม่ควรจะรวมถึงการไม่ชำระหนี้ ซึ่งในบางกรณีอาจหมายถึงกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งได้ซึ่งเป็นเรื่องของสูญหาย ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนของการบังคับใช้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ นี้

4. การพิจารณาช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น ผู้เขียนขอเสนอแนะแนวทางการตีความที่ใช้เกณฑ์อำนาจควบคุมตามความเป็นจริงของผู้ขนส่ง โดยช่วงเวลาที่อยู่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งนั้นควรรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่ในความดูแลของบุคคลใดๆ ที่

อยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง เช่น ผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractors) คลังสินค้า (Storage of cargo) แต่ไม่ควรรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่ในความดูแลของบุคคลที่ผู้ขนส่งไม่มีอำนาจเหนือ เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ขนส่ง

5. สำหรับประเด็นเรื่องสิทธิในการฟ้องคดี ผู้เขียนเห็นด้วยกับการตีความของศาลในประเทศเนเธอร์แลนด์ ฝรั่งเศส และเยอรมนี ซึ่งมีความเห็นว่า บุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีคือบุคคลที่มีชื่อในใบตราส่งทางอากาศในฐานะผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง รวมถึงบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากบุคคลดังกล่าวเท่านั้น เนื่องจากภายใต้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง บุคคลที่มีสิทธิฟ้องคดีย่อมหมายถึงบุคคลที่ถูกโต้แย้งสิทธิ และบุคคลที่ถูกโต้แย้งสิทธิตามสัญญารับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ ย่อมหมายถึงบุคคลที่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่ง ได้แก่ ผู้ตราส่งและบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากผู้ตราส่ง รวมถึงผู้มีสิทธิรับมอบของ อันได้แก่ ผู้รับตราส่งและบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งเท่านั้น เมื่อระบบกฎหมายไทยมีพื้นฐานแนวคิดมาจากระบบซีวิลลอว์ การตีความกฎหมายจึงต้องอยู่บนพื้นฐานของบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

6. ในด้านปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้น เนื่องจากตามกฎหมายไทยการใช้สิทธิไล่เบียดเป็นเรื่องที่ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ แม้พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) จะบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงไว้ว่า ไม่มีบทบัญญัติใดที่กระทบต่อสิทธิไล่เบียดระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญากับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง บทบัญญัติดังกล่าวก็ยังไม่ชัดเจนเพียงพอว่าผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะมีสิทธิไล่เบียดระหว่างกันหรือไม่ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะให้บัญญัติหลักเกณฑ์เพิ่มเติมว่า เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้น ให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นลูกหนี้ร่วมกัน ในทำนองเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹ เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ในฐานะลูกหนี้ร่วมและมีสิทธิไล่เบียดระหว่างกันได้ และเพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกฎหมายการขนส่งรูปแบบอื่น

7. สำหรับปัญหาเรื่องสิทธิในการฟ้องคดีในกรณีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติฯ เป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์ในการยกตัวอย่างผู้มีสิทธิฟ้องคดี โดยหากเป็นกรณีที่ไม่ทราบว่าคุณเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่รับช่วงสิทธิจากบุคคลเหล่านั้นควรมีสิทธิฟ้องคดีผู้ขนส่งทุกทอดให้ร่วมกันรับ

¹ มาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า “เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน”

ผิดได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของสินค้าซึ่งมีได้อยู่ในฐานะคู่สัญญากับผู้ขนส่งหรือผู้มีสิทธิรับมอบของไม่ควร มีสิทธิฟ้องคดี

8. ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความเสียหายจากการรับขนรูปแบบอื่นที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน ผู้เขียนเห็นว่าต้องแยกพิจารณาเป็น 2 กรณีดังนี้

1) กรณีความเสียหายเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของสนามบินในขณะที่ของอยู่บน รถบรรทุกซึ่งกำลังดำเนินการรับขนทางถนนระหว่างประเทศ ผู้เขียนเห็นว่า จะต้องพิจารณาก่อนว่า การรับขนดังกล่าวมีลักษณะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ซึ่งอยู่ภายใต้ สัญญารับขนทางอากาศฉบับเดียว หรือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกัน หากการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้ สัญญารับขนทางอากาศ การรับขนดังกล่าวย่อมมีลักษณะเป็นการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันตามที่ บัญญัติไว้ในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ ซึ่งจะต้องนำกฎหมายภายในประเทศหรืออนุสัญญา ระหว่างประเทศที่ใช้กับการรับขนรูปแบบนั้นมาใช้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ แต่หาก ปรากฏว่าการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ต้องนำพระราชบัญญัติการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ

2) กรณีความเสียหายเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของสนามบินในขณะที่ของอยู่บน รถบรรทุกซึ่งกำลังปฏิบัติการรับขนเพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีดังกล่าวต้องนำกฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการรับขนในรูปแบบการขนส่ง นั้นมาใช้บังคับ โดยอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติฯ มาเชื่อมโยง

9. ปัญหาการตีความช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ผู้เขียนเห็นว่า การจะพิจารณา ว่าพระราชบัญญัติฯ จะนำมาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีมีการรับขนหลาย รูปแบบหรือไม่ จะต้องพิจารณาว่าขณะที่เกิดความเสียหายนั้นผู้ขนส่งมีอำนาจควบคุมการรับขนของ อยู่หรือไม่ ดังนั้นช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในคลังสินค้าของศุลกากรหรือพ้นจากสนามบินไปแล้ว แต่หาก ยังคงอยู่ภายในความควบคุมของผู้ขนส่งทางอากาศ ก็ยังต้องนำพระราชบัญญัติฯ มาใช้บังคับ トラบ เเท่าที่ของไม่ได้เสียหายในระหว่างการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศ ที่ ดำเนินการภายนอกสนามบิน แต่หากปรากฏชัดว่า ของเสียหายในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นที่ ดำเนินการภายนอกสนามบิน ความรับผิดของผู้ขนส่งต้องเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้กับการขนส่ง รูปแบบนั้น

10. ผู้เขียนเห็นว่า ข้อสันนิษฐานตามมาตรา 37 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติฯ นำมาใช้ กับการปฏิบัติการเพื่อการบรรทุกและการส่งมอบที่มีขึ้นเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ ในกรณีที่

ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นช่วงการขนส่งใดเท่านั้น ดังนั้นโดยปกติการปฏิบัติการดังกล่าว ย่อมอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติการที่ไม่ใช่การรับขนทางอากาศ เว้นแต่เป็นกรณีที่ไม่ทราบแน่ชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นช่วงการขนส่งใด จึงต้องนำพระราชบัญญัติฯ มาใช้ตามข้อสันนิษฐานในมาตรา 37 วรรคสี่

11. ผู้เขียนเห็นว่า การรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน (combined carriage) ตามพระราชบัญญัติฯ แตกต่างจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และต้องแยกแยะออกจากกันให้ชัดเจน

12. เนื่องจากพระราชบัญญัติฯ นี้เป็นกฎหมายใหม่สำหรับประเทศไทย ซึ่งมีหลักการใหม่หลายประการที่ค่อนข้างแตกต่างจากกฎหมายรับขนฉบับอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นเรื่องความหลากหลายของผู้ขนส่งประเภทต่างๆ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะให้มีการจัดสัมมนาวิชาการเพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติฯ นี้แก่ผู้ใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และสามารถนำกฎหมายฉบับนี้มาใช้ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริณ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน.

กรุงเทพมหานคร: สุทธิสารการพิมพ์, 2528.

จรงค์ เมฆารกุล. บทบาทและสถานภาพของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามกฎหมาย

ไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. หลักการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2543.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้างทำ

ของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550.

จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน

จ้างทำของ และรับขน. พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, 2490.

จุฬา สุขมานพ. การขนส่งทางทะเลจากที่ถึงที่ — การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: กฎหมายที่จะใช้

บังคับแก่กรณี. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 6 6 (กุมภาพันธ์ 2555): 2-3.

ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. กฎหมายอากาศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533.

ชาญชัย แสวงศักดิ์. ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดจากการใช้คอนเทนเนอร์. วารสารการพาณิชย์ 2

(มกราคม-มิถุนายน 2526): 50.

ไชยยศ ไชยมันคง และ มยุขพันธ์ ไชยมันคง. กลยุทธ์การขนส่ง Transportation Strategy. นนทบุรี:

วิชั่นพีเพรส, 2552.

ทศพร ลิ้มพิงธรรม. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ. เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องทำที่ของ

ประเทศไทยต่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ณ ห้องประชุมจิตติ ดิงศภัทย์ คณะ

นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (24 พฤศจิกายน 2542): 2.

———. สิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายใต้ร่าง พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศ พ.ศ. ...

วารสารนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์ 33 4 (ธันวาคม 2546): 716.

ทศพร ลิ้มพิงธรรม และ ปณิยา กิตติสิน. การขนส่งสินค้าทางอากาศ. นนทบุรี: สำนักพิมพ์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2546.

นฤมล ศักดิ์สกุลไกร. ปัญหาการบังคับใช้ระหว่างกฎหมายรับขนของทางทะเลกับกฎหมายขนส่ง

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

, 2556.

- นิรัตน์ พุทกาญจนานนท์. ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.
- บัญญัติ สุชีวะ. กฎหมายลักษณะทรัพย์. กรุงเทพมหานคร: กรุงสยาม พรินติ้ง กรุ๊ป, 2538.
- ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : บทบาทในการค้าระหว่างประเทศ. วารสารการพาณิชย์นาวี 9 3 (กันยายน 2533): 39.
- ประมวล จันทร์ชีวะ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย, 2554.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายการรับขนทางอากาศ. วารสารกฎหมายการขนส่งและพาณิชย์นาวี 1 (2549): 31-40.
- . ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545.
- . ความหมายของการเดินอากาศระหว่างประเทศ แบบ "ประจำ" และ "ไม่ประจำ". บทบัญญัติ (2542): 5.
- ผาณิต รุ่งวิทยา. ปัญหากฎหมายการขนส่งทางอากาศ: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ... วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- ผาด ธเนศวรชงศ์สกุล. ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ไพฑิต เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 5 ปรับปรุงใหม่. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.
- . คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- . คำอธิบายรับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขปรับปรุง กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557.
- ไพฑิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุทกาญจนานนท์. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และ กฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

- ภัทรพร อรรถาพิช. การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.
- วัชรินทร์ จารุณี. ระบบบอร์ซอ. ข่าวสารการบินพาณิชย์ 16 2 (มกราคม 2524): 17.
- วันชัย ริมวิทยากร. เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523.
- ศิริศักดิ์ ตียะพรรณ. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ. วารสารอัยการ 4 43 (2524): 28.
- . หลักเกณฑ์สากลว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการ. วารสารอัยการ 4 44: 18.
- สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบบอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. การขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.
- สุปัน พูลพัฒน์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน เจ้าจ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527.
- สุวิทย์ รัตนจินดา. รายงานการสัมมนาระดมความคิดเห็นเรื่องธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ. วารสารนิติศาสตร์ 32 1 (มีนาคม 2545): 58-61.
- อรณัฐ น้อยพานิช. การใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินกับการคุ้มครองผู้บริโภค. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

ภาษาต่างประเทศ

- Alexandra Kingdom. "November Case of the Month - Title to Sue and Notice under Article 26-A." <http://www.forwarderlaw.com>.
- Audrey GUELF. Implications of Code-Sharing Agreements on Air Carriers' Liability. Thesis Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University Montreal, 2000.
- Bin Cheng. The Law of "International" and "Non-International" Carriage by Air. The Law Society's Gazette (September 1963): 518.

- Cotugno Eloise. No Rescue in Sight for Warsaw Plaintiffs from Either Courts or Legislature-Montreal Protocol 3 Drowns in Committee. Journal Air Law and Commerce 58 3 (Spring 1993): 765.
- Cristopher Nyholm Shawcross. Shawcross and Beaumont on Air Law. London: Butterworth & Co., Ltd., 1984.
- Dan Soffin. Integrating International Air and Road Carriage: Operational and Liability Issues. In Baris Soyer and Andrew Tettenborn, Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, pp. 65, 68-69. Oxon: TJ International, 2014.
- David A. Glass. Freight Forwarding and Multimodal Transport Contract. London: LLP, 1995.
- Diana Faber and Contributors. Multimodal Transport Avoiding Legal Problems. London: LLP, 1997.
- E.B. Ccran. Dictionary of Air Transport and Traffic Control. London: Granada Publishing, 1984.
- George Leloudas. Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution? In Baris Soyer and Andrew Tettenborn, Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, pp. 77-99, 107. Oxon: TJ International, 2014.
- . Risk and Liability in Air Law. London: Informa Law 2009.
- Georgette Miller. Liability in International Air Transport. Netherlands: Kluwer, 1977.
- H.A. Wassenbergh. Public International Air Transportation Law in a New Era. The Netherlands: Kluwer-Denverter, 1976.
- Ingrid Koning. Liability in Air Carriage of Cargo under the Warsaw and the Montreal Conventions. Air & Space Law XXXIII/4-5 (August – September 2008): 321-44.
- Jean-Louis Madelenat. Air Cargo: Regulations and Claims. Toronto: Butterworths, 1983.
- Malcolm A. Clarke. Contract of Carriage by Air. London: Lloyd's List Law, 2010.
- Marian Hoeks. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods. Netherlands: Wolters Kluwer Law, 2010.

- Paul S. Dempsey and Michael Milde. International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999. Montreal: McGill University, 2005.
- Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson. Montreal V. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage. Air & Space Law Journal 35 3 (2003).
- Peter Brodie. Commercial Shipping Handbook. London: LLP, 1999.
- Peter Martin, J D McClean and Elizabeth de Montlaur Martin. Shawcross and Beaumont on Air Law. London: Butterworths, 1989.
- Philip Croes. Trucking Air Cargo: The Application of the Warsaw System to Bimodal Transport. Thesis Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University Montreal, 1993.
- Ralph De Wit. Multimodal Transport: Carrier Liability and Document. London: LLP, 1995.
- Rene H. Mankiewicz. The Liability Regime of the International Air Carriage. Netherlands: Kluwer Law and Taxation, 1981.
- Rene John Fennes. International Air Cargo Transport Services: Economic Regulation and Policy. Leiden: Leiden University Press, 1997.
- UNCTAD secretariat. Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework. United Nation Conference on Trade and Development (June 2006): para 61-177. CHULALONGKORN UNIVERSITY
- William Driscoll and Paul B. Lawsen. The Convention on International Multimodal Transport of Goods. Tulane Law Review 57 (December 1982): 234-35.
- Wolf Muller-Rostin. Montreal Convention. Netherlands: Wolter Kluwer Law, 2007.
- . Montreal Convention. Netherlands: Wolter Kluwer Law, 2010.
- Yehuda Hayuth. Intermodality : Concept and Practice, Structure Changes in the Ocean Freight Transport Industry. London: Lloyd's of London Press, 1987.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวอาจารย์ ตราชุกุล สำเร็จการศึกษาระดับปริญญานิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และเข้าศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อพ.ศ. 2557

