

## บทบาท ข้อดี และข้อเสีย การขนส่งสินค้าทางอากาศ (AIR FREIGHT)



การขนส่งสินค้าโดยทางอากาศเป็นการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ทันสมัย และเพียงพอกับความต้องการ

บริษัทสร้างเครื่องบินมีการสร้างเครื่องบินซึ่งมีขนาดใหญ่ และสมรรถภาพในการบินสูง สามารถบรรจุสินค้าและบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น มีเครื่องมือในการขนส่งอันทันสมัยครบครัน

นอกจากนี้ ยังมีการขยายและปรับปรุงบริเวณคลังสินค้าที่ท่าอากาศยาน ให้กว้างขวางทันสมัย เพื่อการขนส่งสินค้าดำเนินไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว

จากผู้ส่งที่เมืองต้นทาง ไปยังเมืองผู้รับปลายทาง

### คุณลักษณะที่สำคัญของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

1. ความรวดเร็ว การส่งสินค้าทางอากาศนั้นมีความรวดเร็วที่สุด
2. ความแน่นอน มีตารางการบินที่แน่นอน สม่าเสมอ และตรงต่อเวลา

### ผู้ที่มีบทบาทในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

1. ผู้ส่งสินค้าผู้ส่งสินค้าหรือ Shipper หมายถึง ผู้ที่มีชื่อปรากฏอยู่ในเอกสารกำกับสินค้า หรือ Air Waybill ที่จะทำการ หรือร่วมทำการขนส่งสินค้า ภายใต้เงื่อนไขใน Air Waybill
2. บริษัทการบิน บริษัทการบิน หรือ Carrier หมายถึงบริษัทการบินต่าง ๆ ซึ่งรวมทั้งบริษัทการบินที่ออกเอกสารกำกับสินค้า Air Waybill ที่จะทำการหรือร่วมทำการขนส่งสินค้า ภายใต้เงื่อนไขใน Air Waybill
3. ผู้รับสินค้า ผู้รับสินค้า หรือ Consignee หมายถึงผู้ที่มีนามระบุอยู่ใน Air Waybill ซึ่งบริษัทการบินจะต้องส่งมอบสินค้าให้ เมื่อถึงเมืองปลายทางตามที่ระบุไว้

4.บริษัทตัวแทน บริษัทตัวแทน หรือ IATA CARGO AGENT หมายถึงบริษัทที่ได้รับรองจากสมาคมการขนส่งทางอากาศ และแต่งตั้งโดยบริษัทการบิน ให้ดำเนินการรับและออกเอกสารกำกับสินค้า Air Waybill พร้อมทั้งเก็บค่าขนส่งที่เกี่ยวข้องในนามของบริษัทการบิน



#### 5.ศุลกากร (Customs)

##### ข้อดีและข้อเสียของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

###### ข้อดี

1.ใช้เวลาในการขนส่งน้อย

2.สินค้าแบบใหม่ ๆ โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น สามารถส่งไปยังตลาดต่าง ๆ ทั่วโลกได้ในเวลาที่

รวดเร็ว

###### ข้อเสีย

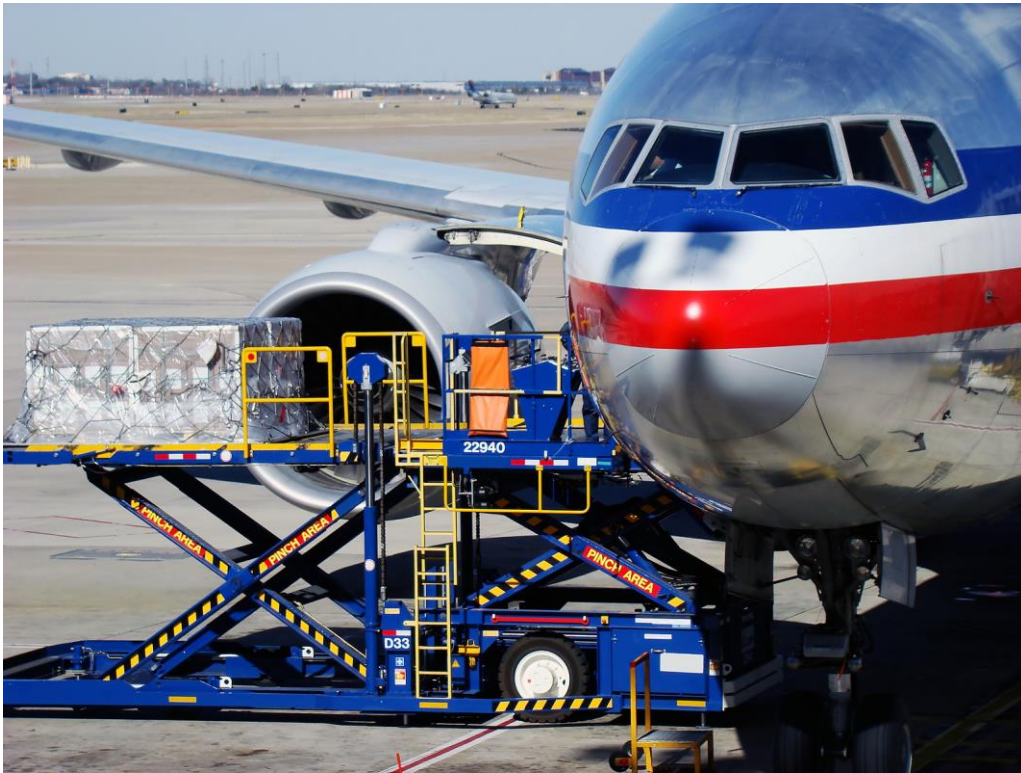
1.เสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค่อนข้างสูง เพราะมีอัตราค่าขนส่งสินค้าสูงกว่าอัตราค่าขนส่งประเภทอื่น ๆ

2.การขนส่งขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง หากสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวย

###### อ้างอิง

[www.technosriracha.ac.th](http://www.technosriracha.ac.th)

## ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดในการขนส่งทางอากาศ



การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว คือมีความรวดเร็วในการขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

สำหรับกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น ในกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ประกอบด้วยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งผู้ให้บริการและผู้ให้บริการดังนี้

**ผู้ส่งออกสินค้า (Shipper)** หมายถึง ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ในที่นี้คือผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

**ตัวแทนรับขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)** คือ ผู้มีหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งออกในการจัดหา และจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง บางรายทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้า กับผู้รับขนส่งสินค้า บางรายอาจทำหน้าที่เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรง

ทั้งนี้ บริการที่ตัวแทนรับขนส่งสินค้าสามารถให้บริการ ประกอบไปด้วยบริการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า (Customer Broker)
- 2) ตัวแทนในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Forwarding Business) แต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า
- 3) ตัวแทนของผู้รับขนส่งสินค้า (Transportation Provider) เช่นเป็นตัวแทนสายการบินในการ

ให้บริการรับขนส่งสินค้า หรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าเอง

4) การบริหารจัดการบรรจุหีบห่อ (Packing) รวมไปถึงบรรจุภัณฑ์

5) การให้บริการด้านคลังสินค้า (Warehouse) โรงพักสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้า โดยใช้เครื่องมือและแรงงานของตนเองให้กับผู้ใช้บริการที่มีคลังสินค้าเป็นของตัวเอง แต่ไม่ประสงค์จะดำเนินการบริหารจัดการเอง

6) การให้บริการทางด้านแรงงาน คนงาน (Stevedoring) เพื่อการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์

7) การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

8) ผู้ให้บริการบริหารโลจิสติกส์ ในระบบห่วงโซ่อุปทานครบวงจร (Logistics and Supply Chain Service)

9) ผู้ให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก (Business Consultant)

สำหรับ ตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight Forwarder) จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการรับรองจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทที่ให้บริการการบิน ให้ดำเนินการรับสินค้าและออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศให้แก่ผู้ส่งออก



สายการบินหรือบริษัทการบินต่างๆ (Airline หรือ Carrier) คือ ผู้ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยผู้ให้บริการประเภทนี้ จะเป็นเจ้าของระวางสินค้า

**ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier)** ปัจจุบันมีผู้ให้บริการรับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ ทั้งขนาดใหญ่ที่มีฝูงบินเป็นของตนเอง และผู้ให้บริการขนาดเล็ก ที่ซื้อระวางมาจากสายการบินอีกทอดหนึ่ง โดยผู้ให้บริการประเภทนี้ เน้นการขนส่งสินค้าที่เน้นความสะดวกรวดเร็ว สินค้าที่ใช้บริการการขนส่ง เป็นสินค้าที่มีขนาดเล็กและเบา เน้นการให้บริการแบบรับ-ส่งของถึงที่ คือ เป็นการรับของจากผู้ส่งที่ต้นทาง จากนั้น จะดำเนินพิธีการทางศุลกากรทั้งในประเทศต้นทางและปลายทางให้ และส่งให้กับผู้รับปลายทาง โดยจะมีการเก็บ

ค่าบริการแบบเหมาจ่าย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเก็บที่ต้นทาง โดยผู้รับปลายทางจะชำระเพียงค่าใช้จ่ายด้านภาษีอากร และค่าบริการทางเอกสารพิธีการศุลกากรเท่านั้น

**ผู้รับขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ (Air Parcel Post)** การขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ จะมีเงื่อนไขดังนี้ คือ สินค้าที่รับขนส่งจะต้องมีน้ำหนักต่อชิ้นไม่เกิน 10 กิโลกรัม และเป็นการขนส่งที่ให้บริการโดยรัฐ โดยผู้ส่งออกจะต้องนำสินค้าไปส่งยังที่ทำการไปรษณีย์ต้นทาง และเป็นการส่งของถึงมือผู้รับโดยตรงที่ปลายทาง เว้นแต่เป็นของที่มีภาษีอากรมาก ซึ่งการชำระค่าไปรษณีย์อากรนั้นจะต้องชำระที่ต้นทางและผู้นำเข้าที่ปลายทางก็ชำระเพียงค่าไปรษณีย์อากรเท่านั้น

สำหรับเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น โดยทั่วไปจะมี 3 ประเภท ได้แก่

- 1) เครื่องบินโดยสาร (Passenger Flight)
- 2) เครื่องบินกึ่งโดยสาร (Combi Flight หรือ Combination of Passenger & Main deck Loader)
- 3) เครื่องบินบรรทุกสินค้า (Charter Flight / Cargo Flight / Freighter)

**ตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง (Oversea Agent)** คือ ผู้ที่ทำหน้าที่รับสินค้าและดำเนินการจัดส่ง รวมถึงดำเนินพิธีการศุลกากรให้แก่ผู้รับสินค้าปลายทาง

**ผู้นำเข้า (Consignee)** คือ ผู้รับสินค้าปลายทางที่ขนส่งมาทางอากาศ

**อ้างอิง**

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)

## มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ



มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Regulations) มีมาตรการที่เกี่ยวข้องมากมาย โดยสามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม ได้แก่

### 1. มาตรการด้านการบิน (Aviation-related Measures)

มาตรการในกลุ่มนี้ เป็นมาตรการที่เกิดขึ้นจากวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัยเป็นหลัก ทั้งต่อผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินโดยตรง ผู้ใช้บริการ และสาธารณชนอื่นที่เกี่ยวข้อง เพราะอุบัติเหตุทางการบินส่งผลเสียหายที่รุนแรงต่อสังคม แม้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิต หรือได้รับผลกระทบจากเหตุด้านการบินจะน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ แต่ในแต่ละครั้งที่เกิดเหตุ ก่อให้เกิดผลในวงกว้าง และสาเหตุในการเกิดมักจะมีปัจจัยร่วมหลายประการ (chain of events)

มาตรการเหล่านี้ จึงมีลักษณะเป็นมาตรการที่ "กันไว้ดีกว่าแก้" (precautionary measures) โดยใช้หลักการตรวจสอบ และหลักในการเผื่อ (redundancy) เช่น การวางระบบสำรอง (redundant system) การออกแบบเพื่อจำกัดความเสียหาย (fail-safe design)

มาตรการด้านการบินนี้ อาจแบ่งได้เป็น

- มาตรการความปลอดภัยในการทำการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำการบิน

- มาตรการความปลอดภัยของอากาศยาน อุปกรณ์สนับสนุน และการบำรุงรักษา เพื่อให้อุปกรณ์ที่ทำการบินอยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการทำการบิน (airworthy) โดยส่วนใหญ่จะอ้างอิงมาตรฐานของ FAA เป็นหลัก แต่หน่วยงานในแต่ละประเทศ มีหน้าที่ในการปฏิบัติตาม ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้

-มาตรการความปลอดภัยของท่าอากาศยาน และการปฏิบัติงานภาคพื้นดิน เพื่อเสริมความปลอดภัยให้กับการทำการบินขึ้นและลง และอำนวยความสะดวกในการทำงาน และบำรุงรักษาภาคพื้นดิน การขนย้ายผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า รวมถึงความปลอดภัยของสิ่งเหล่านี้ด้วย

นอกจากนี้ มาตรการในส่วนอากาศยาน ยังมีความสัมพันธ์กับงานของรัฐหลัก ๆ อีก 3 ประการ คือ

1.การตรวจคนเข้าเมือง (immigrations) 2.ศุลกากร (customs) และ 3.การกักกันคน สัตว์ หรือวัตถุอื่นใดที่อาจเป็นอันตรายไว้ (quarantines)

### 2.มาตรการด้านบุคลากรและอาชีวอนามัย

มาตรการด้านนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยเช่นกัน เพราะบุคลากรด้านการบินส่วนใหญ่จะต้องเผชิญกับสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ที่เครียดกว่างานอื่นโดยทั่วไป ทำให้ร่างกายและสมองเหนื่อยล้าได้ง่าย อีกทั้งยังได้รับแรงกดดันในการรับผิดชอบชีวิตของผู้โดยสาร และสินค้า รวมถึงทรัพย์สินของสายการบิน ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงด้านเขตเวลา จึงมีมาตรการจำนวนมาก ที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรด้านการบิน ตั้งแต่การฝึกอบรมที่มีความเข้มข้น มาตรการกำหนดคุณสมบัติ เป็นต้น

### 3.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เป็นมาตรการที่มีความเกี่ยวข้องกับบุคคล ที่ไม่ได้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศโดยตรง และสภาพแวดล้อมทั่วไป ซึ่งได้รับผลกระทบจากการขนส่งทางอากาศ ทั้งทางตรงและทางอ้อม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงแรก เป็นมาตรการด้านเสียง เพื่อลดมลภาวะทางเสียง ขณะที่ในปัจจุบัน มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการบินได้ครอบคลุมหลายประเด็นมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการควบคุมการปล่อยสารที่ก่อให้เกิดมลภาวะ (emission control) เช่นการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สารพิษอื่น ๆ จากการบิน และ particles ต่างๆ ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศ (climate change) ทั้งที่ปล่อยออกจากเครื่องบินโดยตรง และจากกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



#### 4. มาตรการต่อผู้โดยสารและสินค้า

มาตรการส่วนนี้ ถือว่า เป็นมาตรการเพื่อความปลอดภัย และสวัสดิภาพของผู้ที่ใช้บริการโดยตรงของการขนส่งทางอากาศ คือตัวผู้โดยสารและตัวสินค้าที่เดินทางไปด้วยการขนส่งทางอากาศ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นการรักษาสุขภาพของผู้โดยสาร เช่น การห้ามผู้โดยสารที่มีปัญหาด้านสุขภาพ หรือสภาพร่างกายที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง และ/หรือ อาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารคนอื่น ๆ เช่น กรณีผู้โดยสารตั้งครรภ์ ที่มีอายุครรภ์เกิน 36 สัปดาห์ กรณีผู้โดยสารเป็นโรคติดต่อร้ายแรง หรือกรณีผู้โดยสารเมาสุรา (alcohol intoxicated) เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในกรณีต่าง ๆ เช่น กรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือยกเลิกเที่ยวบินเต็ม (overbooking) สัมภาระเสียหาย หรือสูญหาย (loss or damage of property) ตลอดจนสิทธิอื่น ๆ ในการเปลี่ยนเที่ยวบิน หรือยกเลิกเที่ยวบินด้วย

สำหรับมาตรการต่อสินค้า ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ เพื่อความปลอดภัยของการขนส่ง และความปลอดภัยของสินค้า รวมไปถึงวิธีการขนย้ายสินค้า (freight handling) ที่เหมาะสมสำหรับสินค้าประเภทต่าง ๆ และความรวดเร็วในการขนย้าย

#### 5. มาตรการด้านเศรษฐกิจและมาตรการอื่น ๆ

มาตรการด้านเศรษฐกิจ เป็นมาตรการที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศโดยตรง และมักไม่ค่อยมีความเชื่อมโยงกับประเด็นด้านความปลอดภัยเท่าใด ส่วนใหญ่จะเป็นประเด็นด้านราคาของค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า ค่าโดยสารของการเดินทางทางอากาศ ที่ได้รับการกำหนดด้วยราคามาตรฐานสากล ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA ซึ่งมีสูตรการคำนวณเฉพาะ เรียกว่า published fare นอกจากนี้ ยังอาจมีข้อจำกัดบางอย่างเพิ่มเติม เช่น ห้ามเปลี่ยนเที่ยวบิน ห้ามคืนบัตรโดยสาร เป็นต้น

ทั้งนี้ การดำเนินมาตรการด้านเศรษฐกิจ อาจปรากฏในรูปแบบอื่น ๆ ที่ไม่มีลักษณะที่แน่นอน ขึ้นอยู่กับประเทศที่จะใช้ โดยมาตรการดังกล่าว มีอาทิ

- การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาถูก แต่มีเงื่อนไขห้ามคืน ถูกสั่งห้ามจำหน่ายเพราะเป็นการลิดรอนสิทธิของผู้โดยสาร

- การตีความข้อตกลงการบินทวิภาคีในลักษณะที่เป็นโทษต่อประเทศคู่สัญญา

- การทำการบินที่ละเมิดข้อตกลงทวิภาคี

- การเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในลักษณะเลือกปฏิบัติ (discriminatory fees)

ส่วนมาตรการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับเหตุผลด้านใด ๆ เลย และอาจเรียกว่า เป็นการกีดกันแก่งักก็ได้ในระดับหนึ่ง เช่น

- การให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินต่างประเทศ ซ้ำกว่าสายการบินของประเทศตน

- มาตรการอื่น ๆ ที่เป็นการ "ถ่วงเวลา" เช่นการมีช่องตรวจคนเข้าเมืองสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติน้อย การจงใจล่าช้าในการตรวจสินค้าขาเข้า ที่มาจากต่างประเทศ โดยสายการบินต่างประเทศ

#### อ้างอิง

www.trf.or.th



## รหัสและคำอธิบายรายการสินค้าเฉพาะอย่างในการขนส่ง จากกรุงเทพไปทั่วโลก



ตารางที่ 3.1 รหัสและคำอธิบายรายการสินค้าเฉพาะอย่าง (Specific Commodity Rates) ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจากกรุงเทพ ไปทั่วโลก (Master Item Numbering and Group Description List from Bangkok to Worldwide)

ตารางที่ 3.1 ต่อ

รหัสสินค้า	คำอธิบาย	
4314	Electronic components (fabricated for computers, auxiliary machines)	ชิ้นส่วนไฟฟ้าของคอมพิวเตอร์
4420	Radios, televisions, radio, television sets, phonograph sets	วิทยุ โทรทัศน์ เครื่องเล่นแผ่นเสียง
4701	Machinery electric apparatus, tools	เครื่องจักรกล ชิ้นส่วนไฟฟ้า เครื่องมือ
7627	Wooden furniture (excluding objects of art)	เครื่องเรือนไม้ที่ไม่ใช่ศิลปกรรม
8420	Films	ฟิล์ม
9001	Imitation jewelry, personal ornaments, artificial stones glass stones, beads excluding original works of art, antiques, watches, clocks, articles which contain one or more of the articles listed in rules book section 3.7.6.	เครื่องประดับกายเทียมที่ไม่ใช่วัตถุ มีค่า
9007	Costume, jewelry, souvenirs, ornaments and watch, bracelets, excluding watches, clocks, preserved fish mounted for trophies and articles which contain one or more of the articles listed in rules book section 3.7.6.	เครื่องประดับกายเทียมที่ไม่ใช่วัตถุ มีค่า
9072	Empty boxes (made of cardboard, nonprecious metal/for packing of jewelry, watches, clocks)	กล่องเปล่า
9090	Human hair	วิกผม
9517	Handicraft product (made of metal, wood, straw, leather, earth, onyx, mother-of-pear, glass)	หัตถกรรม
9994	Household goods, personal effects (of an individual or a family making a change of residence) A: Household goods (used/not for resale) B: Wearing apparel, cosmetics, toilet, articles, articles worn by an individual (used, not for resale when in mixed ship-ments with the commodity named in A: above)	เครื่องใช้ประจำบ้าน เครื่องใช้ ส่วนตัว

ที่มา : Air Sea Guide (2009)

ตารางที่ 3.1 รหัสและคำอธิบายรายการสินค้าเฉพาะอย่าง (Specific Commodity Rates) ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจากกรุงเทพไปทั่วโลก (Master Item Numbering and Group Description List from Bangkok to Worldwide)

รหัสสินค้า	คำอธิบาย	
0006	Food stuffs, spices, beverage (frozen)	อาหาร เครื่องปรุง เครื่องดื่ม
0007	Fruit vegetables	ผัก ผลไม้
0028	Longans, durians	ลำไย ทุเรียน
0300	Fish (edible), seafood	ปลา กุ้ง อาหารทะเล
1024	Fish (live, inedible), coral, weed, fish food	ปลาทูสด ยางม ปะการัง ฟิชน้ำ อาหารปลา
1190	Reptile skins	หนังสัตว์เลื้อยคลาน
1401	Floral Stock, Nursery Stock, Bulbs, Seeds, Plants, Flowers	ต้นกล้าของพืช, หน่อของพืช, เมล็ด, พืช, ดอกไม้
1420	Flowers	ดอกไม้
1429	Orchids	กล้วยไม้
1430	Cut flowers (excluding orchids)	ดอกไม้
1535	Betel leaves	ใบพลู
2001	Yarn, thread, fibres, textiles manufactures	ป่าน ด้าย ผ้า
2102	Cloth (not further processed or manufactured/exclusively in bales, bolts, pieces)	ผ้าเป็นพับ ผ้าเป็นผืน
2195	A: Yarn, thread, fibres, cloth (not further processed or manufactured/exclusively in bales, bolts, pieces) B: Wearing apparel, textile manufactures	ป่าน ด้าย ผ้า เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ผ้า
2199	A: Yarn, thread, fibres, textiles B: Textile manufactures C: Wearing apparel	ป่าน ด้าย ผ้า เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ผ้า
2600	Textile articles (finished/excluding wearing apparel)	ผลิตภัณฑ์ผ้าที่ไม่ใช่เครื่องแต่งกาย
2865	Carpets, rugs	พรม
3101	Cutlery, forks, spoons excluding silverware	ช้อนส้อม
3150	Table flatware, bronze ware	ช้อนส้อมเครื่องใช้บนโต๊ะอาหาร เครื่องบรอนซ์

อ้างอิง

www.citsonline.utcc.ac.th

## ลักษณะทั่วไปและปัจจัยในการเลือกของการขนส่งสินค้าทางอากาศ



### ลักษณะทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญ และมีความจำเป็นเป็นอย่างยิ่ง สำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลา และลดความเสียหายที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุด การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัวคือ ความรวดเร็วในการขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เป็นการขนส่งที่สามารถใช้สำหรับระยะทางที่ไกลกว่าทางถนน สามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลก หลากหลายประเภท ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลัก

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก และการขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ท่าอากาศยานเท่านั้น รวมถึงการที่ไม่สามารถใช้คลังสินค้าร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ โดยเหตุผลส่วนหนึ่งมาจากความมั่นคงของประเทศ และรูปแบบของภาชนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว

สำหรับ คุณลักษณะที่สำคัญของการขนส่งทางอากาศ มีดังนี้

- 1) ในกระบวนการขนส่ง การขนส่งทางอากาศนับว่ามีความรวดเร็วที่สุด
- 2) ความแน่นอน การขนส่งทางอากาศมีตารางที่แน่นอนเสมอและตรงต่อเวลา คุณสมบัติดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งสินค้าออกโดยตรง ช่วยให้การติดต่อซื้อขายกับลูกค้าที่อยู่ต่างประเทศ ดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ผู้ส่งออกสามารถลดค่าใช้จ่ายในการสร้างโกดัง เพื่อจะเก็บสินค้าที่จะส่งออก เนื่องจากสินค้าที่ผลิตแล้วสามารถทำการสำรองที่เพื่อจัดส่งออกไปได้ทันที ช่วยให้สินค้าแบบใหม่ ๆ โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น สามารถส่งไปถึงตลาดต่าง ๆ ทั่วโลกได้ในเวลาเดียวกัน

สำหรับการบรรจุหีบห่อสำหรับสินค้าที่จะส่งทางอากาศ มักเป็นแบบง่าย ๆ ช่วยประหยัดค่าวัสดุ และลดค่าขนส่งลง ผู้ส่งออกไม่ต้องกังวลถึงปัญหาการลักขโมยมากนัก เพราะการขนส่งจากต้นทางไปถึงปลายทาง ใช้เวลาเพียงเล็กน้อย ถ้าความนิยมในตลาดต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไป ผู้ส่งออกสามารถปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ได้ทันที โดยเฉพาะตลาดที่มีการแข่งขันมาก การคาดการณ์ล่วงหน้า และการ

ปรับปรุงสินค้าของตนเอง ให้เหมาะสมกับความนิยมอยู่เสมอ ย่อมมีความสำคัญมากในภาวะเช่นนี้ การขนส่งทางอากาศช่วยให้ผู้ส่ง ส่งออกสินค้าไปถึงตลาดต่างประเทศได้ทันการเสมอ

ในการขนส่งสินค้าจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง การขนส่งทางอากาศสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลาดำเนินการด้านเอกสาร ผู้ส่งออกสามารถลดรายจ่ายเบ็ดเตล็ดที่ไม่ได้คาดคิดอื่นๆ เช่น ค่ายามรักษาการณ์ อุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง ทั้งยังสามารถทำการควบคุมติดตามสินค้าที่ส่งออกได้ง่าย เนื่องจากการขนส่งทางอากาศใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น

### **ปัจจัยในการเลือกของการขนส่งสินค้าทางอากาศ**

การตัดสินใจเลือกว่า สินค้าใดควรขนส่งทางอากาศ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### **1. ลักษณะของสินค้า**

- สินค้าที่เสื่อมสภาพได้ง่าย เช่น ดอกกล้วยไม้ พืชผลสด
- สินค้าที่เป็นไปตามสมัยนิยม เช่น แฟชั่นเสื้อผ้า
- สินค้าเร่งด่วน เช่น อะไหล่เครื่องบิน
- สินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น ทองคำ เพชร

#### **2. ลักษณะของความต้องการ**

- สินค้าที่จำเป็นต้องใช้ในระหว่างภาวะฉุกเฉิน เช่น ยารักษาโรค อาวุธสงคราม
- สินค้าที่กำลังทดลองตลาด
- สินค้าฤดูกาลตามฤดูกาล

#### **3. สินค้าที่ต้องการลดปัญหาในด้านต่าง ๆ**

- ปัญหาการสูญหาย แตกหัก หรือเสื่อมคุณภาพของสินค้า
- ค่าประกันสินค้า ค่าบรรจุหีบห่อ ค่าขนย้ายสินค้า ณ จุดขนย้าย
- เงินทุนที่ไม่อาจหมุนเวียนในระหว่างที่สินค้าจัดส่ง
- เงินที่สูญหายไปสำหรับสินค้าคงคลัง



#### **4. ลักษณะของตลาด**

-ประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเล การขนส่งทางอื่นอาจจะไม่ทันต่อเหตุการณ์ การขนส่งทางอากาศจะเป็นประโยชน์อย่างมาก

ทั้งนี้ สินค้าเกือบทุกชนิดสามารถขนส่งทางอากาศได้ ถ้าเป็นการขนส่งตามกฎหมายข้อบังคับของการรับสินค้าของสายการบิน

อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าอีกหลายประเภท ที่โดยลักษณะของสินค้าไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ เช่น น้ำมันดิบ ไม้ซุง เป็นต้น โดยสินค้าที่ดำเนินการจัดส่งทางอากาศ ประมาณร้อยละ 90 เป็นสินค้าที่ไม่อยู่ในข่ายของสินค้าประเภทอันตราย

ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ สามารถแบ่งประเภทของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศได้ เป็น 7 ประเภท ดังนี้

- 1) สินค้าทั่วไป (General Cargo)
- 2) สินค้าที่เน่าเสียได้ง่าย (Perishable Cargo) ได้แก่ เช่น ผัก ผลไม้ เป็นต้น แต่สำหรับสินค้าที่ต้องอยู่ในอุณหภูมิต่ำกว่า -18 องศา จะเรียกว่า High Perishable เช่น กุ้งแช่แข็ง เป็นต้น
- 3) สินค้าอันตราย (Dangerous Good Cargo) ได้แก่ ยา น้ำหอม น้ำแข็งแห้ง เป็นต้น
- 4) สินค้ามีค่า (Valuable Cargo) ได้แก่ เช่น เพชร ทับทิม ทองคำ เป็นต้น
- 5) สัตว์มีชีวิต (Live Animal Cargo)
- 6) การส่งสินค้าแบบด่วนพิเศษ (Express Cargo)
- 7) การขนส่งศพ (Human Remain Cargo)

## อ้างอิง

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)

## การคิดค่าธรรมเนียมในการขนส่งทางอากาศ



“ค่าธรรมเนียม” คือค่าขนส่งสินค้าที่ผู้ส่งหรือผู้รับสินค้า จะต้องชำระก่อนที่จะส่งสินค้า โดยอัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศ แบ่งออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

1. Minimum Chare/อัตราขั้นต่ำ หมายถึง ถ้าผลลัพธ์ของค่าธรรมเนียมต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำ ต้องใช้อัตราขั้นต่ำในการคิดค่าธรรมเนียม

2. General Cargo Rates หมายถึง อัตราค่าธรรมเนียมสินค้าทั่วไป แบ่งเป็น 2 ประเภท

2.1 อัตราปกติ Normal Rates เป็นอัตราค่าธรรมเนียมของสินค้าที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 45 กก. แต่ค่าธรรมเนียมสูงกว่าอัตราขั้นต่ำ

2.2 อัตราตามจำนวนน้ำหนัก Quantity Rates เป็นอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักสูงกว่า 45 กก. ขึ้นไปตามจำนวนน้ำหนัก Q45 , Q100 , Q250

ตัวอย่าง อัตราค่าธรรมเนียมสินค้าทั่วไป กรุงเทพฯ-ฮ่องกง

อัตราขั้นต่ำ 700.00 บาท

อัตราปกติ 53.00 บาท/ก.ก.

อัตรา ต่อน้ำหนัก 40.00 บาท/ก.ก.

3. Class Rate หมายถึง อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับสินค้าบางประเภท ที่กำหนดไว้สำหรับสินค้าบางประเภท ซึ่งอาจจะถูกกว่าอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับสินค้าทั่วไป แล้วแต่ข้อตกลงของสมาคมการบินระหว่างประเทศและรัฐบาลของสายการบิน อัตราค่าธรรมเนียมประเภทนี้จะกำหนดให้เพิ่มหรือลดเป็นอัตราร้อยละเท่าของอัตราปกติ เช่น สัตว์มีชีวิต ของมีค่า สิ่งพิมพ์ กระเป๋าเดินทางของผู้โดยสารส่งแบบสินค้า ศพมนุษย์ เป็นต้น

ตัวอย่าง อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าบางประเภท กรุงเทพฯ-ฮ่องกง

สัตว์มีชีวิต/ลิง 53.00 บาท/ก.ก.

ของมีค่า/ทองคำ 106.00 บาท/ก.ก.

สิ่งพิมพ์ 26.50 บาท/ก.ก.

4. Specific Commodity Rate หมายถึง อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่กำหนดเป็นพิเศษ เป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดเป็นพิเศษ สำหรับสินค้าที่มีการส่งออกเป็นประจำ ครั้งละมาก ๆ ทั้งนี้ เป็นการส่งเสริมการส่งออกของประเทศ อัตราค่าระวางประเภทนี้ จะมีการกำหนดเป็นหมวดหมู่ มีหมายเลขกำกับประเภทของสินค้า จำนวนน้ำหนักขั้นต่ำของการส่งออกแต่ละครั้งซึ่งจะถูกกว่าอัตราค่าระวางประเภทอื่น เท่าใดนั้น จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างรัฐบาลของสายการบินของประเทศที่เกี่ยวข้อง และสมาคมการบินระหว่างประเทศ (IATA)

ตัวอย่าง อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดเป็นพิเศษ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง

ประเภทสินค้า น้ำหนักขั้นต่ำต่ออัตราค่าระวาง

อาหาร( 006) 100 22 บาท/กก.

ทุเรียน ลำไย( 007) 100,250 22,18 บาท/กก.

#### การคำนวณค่าระวาง

การคำนวณค่าระวางทางการบรรทุกเป็นไปได้ 2 ลักษณะ

1. คิดจากน้ำหนักรวมที่ชั่งได้ (Gross Weight)

2. คิดจากน้ำหนักปริมาตร (Volume Weight)



#### สูตรการคิดค่าระวาง

อัตราค่าระวาง X น้ำหนักสินค้า (ที่ได้จากการเปรียบเทียบ) การคิดค่าระวางต้องนำผลการคำนวณน้ำหนักทั้งสองมาเปรียบเทียบกัน แล้วนำน้ำหนักที่ได้จากการเปรียบเทียบสูงสุด มาคูณกับอัตรา



ตัวอย่าง การคิดค่าระวาง

1. มีสินค้าอยู่ 5 กล่อง ขนาด 100x 80 x 90 ซม. น้ำหนักรวมที่ชั่งได้ (GROSS WEIGHT) 460 กก.  
น้ำหนักที่จะใช้คิดค่าระวางเป็นเท่าใด

2. ถ้าต้องการส่งสินค้าทั้งหมดนี้ จากกรุงเทพฯ ไป ย่างกุ้งอัตราค่าระวาง กก.ละ 40 บาท จะต้อง  
ชำระค่าระวางเท่าใด

วิธีการคำนวณ

1. น้ำหนักปริมาตร = จำนวนสินค้า x ขนาดของสินค้า

6000 ลูกบาศก์ ซม.

=  $5 \times (100 \times 80 \times 90 \text{ cms})$

= 6000

น้ำหนักปริมาตรที่ได้ = 600 กก.

เมื่อเปรียบเทียบกับน้ำหนักรวมที่ชั่ง ได้ (460 กก.) ซึ่งต่ำกว่า ดังนั้นให้นำน้ำหนักปริมาตรมาคูณกับ  
อัตราค่าระวาง ฉะนั้น จะต้องชำระค่าระวาง = 24,000 บาท (600 X 40)

การชำระค่าระวาง

ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าระวางได้ 2 วิธี

1. ชำระ ณ ต้นทาง ผู้ส่งเป็นผู้ชำระ

2. ชำระ ณ ปลายทาง ผู้รับเป็นผู้ชำระ

การชำระด้วยวิธีใดนั้น ต้องดูระเบียบข้อบังคับของประเทศปลายทาง หรือของสายการบิน เช่น  
รัฐบาล เนปาล พม่า ศรีลังกา จะต้องชำระ ณ. ต้นทางเท่านั้น เป็นต้น

**อ้างอิง**

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)

## ความรับผิดชอบในการขนส่ง



### 1. ความรับผิดชอบในการรับขนคนโดยสาร ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีดังนี้

มาตรา 634 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขาหรือในความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซักเข้าในการขนส่งเว้นแต่การเสียหายหรือซักเข้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง

มาตรา 635 เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลาท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง

มาตรา 636 ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อของนั้นถึงแล้วร่อยลุ่่วงเวลากว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้นท่านให้ใช้บังคับแก่คดีตั้งว่านี้ด้วยอนุโลมตามควรนั้น

มาตรา 637 สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตามท่านให้บังคับตามความในหมวด 1

มาตรา 638 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมายเว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา 639 ตัวใบรับหรือเอกสารอื่นที่ท่านองเช่นว่านี้อันผู้ขนส่งได้ส่งมอบแก่คนโดยสารนั้นหากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะเว้นแต่คนโดยสารจะได้ออกด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ

### 2. ความรับผิดชอบในการรับขนของ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีดังนี้

มาตรา 610 อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของ ส่งไปนั้นเรียกว่าผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่าผู้รับตราส่งบำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่าค่า ระวัง พาหนะ

มาตรา 611 อันว่าอุปกรณ์แห่งการระวังพาหนะนั้นได้แก่ค่าใช้จ่ายอย่างใดๆ ตามจารีตประเพณีอันผู้ ขนส่งได้เสียไปโดยควรใน ระหว่างขนส่ง

มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของผู้ส่งต้องทำให้ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

- (1) สภาพและน้ำหนักหรือขนาดแห่งของที่ส่งกับสภาพจำนวนและเครื่องหมายแห่งหีบห่อ
  - (2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
  - (3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง
  - (4) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น
- อนึ่ง ใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งเป็นสำคัญ

มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่งผู้ขนส่งก็ต้องทำให้ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

- (1) รายการดังกล่าวไว้ใน มาตรา 612 อนุ มาตรา 1,2 และ 3
- (2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
- (3) จำนวนค่าระวังพาหนะ
- (4) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

อนึ่ง ใบตราส่งนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

มาตรา 614 แม้วาใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตามท่านว่ายอมสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้

มาตรา 615 ถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กันท่านว่าของนั้นจะรับมอบเอาไปได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่ง หรือ เมื่อผู้รับตราส่งให้ประกันตามควร

มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือ ส่งมอบชก้าเข้าเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชก้าเข้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพ แห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง

มาตรา 617 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชก้าเข้าอันเกิดแต่ความผิด ของผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง

มาตรา 618 ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบ ร่วมกันในการสูญหายบุบสลายหรือส่งชก้าเข้า

มาตรา 619 ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่ บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบ ในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

มาตรา 620 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकार บัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้น กู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบ แก่ตน

แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคาท่านว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ยอมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก

มาตรา 621 ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของซักร้านนั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสัญญา หักเงิน

มาตรา 622 ของถึงเมื่อใดผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง

มาตรา 623 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสุดสิ้นลงเมื่อผู้รับตรา ส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ผิดเงื่อนไข และได้ใช้ชำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้

มาตรา 624 ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งซักร้านนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบหรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบเว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต

มาตรา 625 ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดีซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบประการใดท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น

มาตรา 626 ตราใบของยังอยู่ในมือผู้ส่งตราใบนั้นผู้ส่งหรือถ้าได้ทำใบตราส่งผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืน หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่น ประการใดก็ได้

ในเหตุเช่นนี้ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับเงินค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บงกคหรือเพราะส่งของกลับคืนหรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้น

มาตรา 627 เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้วท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิด แต่สัญญาฉบับนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง

มาตรา 628 ถ้าว่าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัยท่านว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจะได้เงินค่าระวางพาหนะถ้าและได้รับไปไว้ก่อนแล้วเท่าใดต้องส่งคืนทั้งสิ้น

มาตรา 629 ถ้าผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของเสียแต่ก่อนได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ไซ้ ท่านว่าผู้ขนส่งคนนั้นยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ซึ่งยังค้างชำระแก่เขา

มาตรา 630 ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็นเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์

มาตรา 631 ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดีหรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันทีและถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ตั้งนี้ก็ดีหรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดีหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดีท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้

ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดีหรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดีผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นนั้นผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ซักร้านเว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไซ้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย

มาตรา 632 เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนสุทธิเท่าใดให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นเงินค่า  
ระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์ ถ้าและยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใดต้องส่งมอบให้แก่บุคคล ผู้ควรที่จะได้เงินนั้นโดย  
พลัน

มาตรา 633 ถ้าของนั้นได้ขนส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดท่านว่าผู้ขนส่งทอดหลังที่สุดอาจใช้  
สิทธิดังกล่าวไว้ใน มาตรา 630, 631, 632 นั้นในการเรียกค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์อันค้างชำระแก่ผู้ขนส่ง  
ทั่วทุกคนได้



อ้างอิง

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)

## ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางอากาศ



ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังนี้

### 1. ค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airfreight)

ค่าระวางการขนส่งทางอากาศ เป็นค่าใช้จ่ายหลักในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ค่าระวางการขนส่งทางอากาศจะเป็นอัตราที่แต่ละสายการบินกำหนดขึ้นมา ซึ่งค่าระวางสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญมี 2 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

1.1 ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (General Cargo Rates: GCR) โดยค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (GCR) จะแบ่งเป็น 3 อัตรา คือ

- อัตราปกติ (Normal Charge) เป็นอัตราที่ใช้สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักไม่ถึง 45 กิโลกรัม (ขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบิน)

- อัตราตามจำนวนน้ำหนัก (Quantity Charge) เป็นอัตราที่ใช้สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 45 กิโลกรัม (ขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบิน)

- อัตราขั้นต่ำที่เรียกเก็บ (Minimum Charge) เป็นค่าระวางที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ หากผู้ส่งออกคำนวณค่าระวางตามอัตราปกติ หรืออัตราตามจำนวนน้ำหนักแล้ว ได้มูลค่าต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำ จะต้องใช้อัตราขั้นต่ำ

1.2 ค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษ ซึ่งจะแบ่งเป็น 2 อัตราคือ

- อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษบางประเภท (Class Rates) เป็นอัตราที่กำหนดไว้สำหรับสินค้าบางประเภท เช่น สัตว์มีชีวิต ของมีค่า สิ่งพิมพ์ สินค้าอันตราย เป็นต้น โดยอัตราประเภทนี้ อาจมากกว่าหรือน้อยกว่าค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการขนส่งสินค้าพิเศษแต่ละประเภท

- อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดค่าระวางเป็นพิเศษ (Specific Commodity Rates) เป็นอัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการส่งออกเป็นประจำ และครั้งละมาก ๆ เช่น สินค้าจำพวกอาหาร ผลไม้ เป็นต้น โดยจะมีข้อกำหนดว่าแต่ละประเภทสินค้าจะต้องมีน้ำหนักไม่น้อยกว่าที่กำหนด

สำหรับการคำนวณน้ำหนักของสินค้าจะมี 2 วิธี คือ

- การคำนวณจากน้ำหนักรวมที่ชั่งได้ (Gross Weight) มีหน่วยเป็นกิโลกรัม

- การคำนวณจากน้ำหนักปริมาตร (Volume Weight) จะคิดจากขนาดของกล่องหรือหีบห่อบรรจุสินค้า คือ กว้าง x ยาว x สูง

ทั้งนี้ จะใช้รูปแบบใดจะต้องนำผลจากการคำนวณน้ำหนักทั้งสองรูปแบบมาเปรียบเทียบกัน แล้วเลือกใช้น้ำหนักที่มากที่สุดมาเป็นตัวคูณกับอัตราค่าระวางสินค้า ส่วนการชำระค่าระวางสินค้านั้น ผู้ส่งออกสามารถชำระได้ 2 วิธี คือ 1.ชำระ ณ ต้นทาง (Pre-Paid) โดยผู้ส่งออกเป็นผู้ชำระ ให้กับตัวแทนรับขนส่งสินค้า และตัวแทนรับขนส่งสินค้าจะออกใบกำกับราคาค่าระวาง (Invoice) ให้กับผู้ส่งออก หรือ 2.ชำระ ณ ปลายทาง (Collect) ซึ่งผู้รับสินค้าเป็นผู้ชำระค่าระวางสินค้า ให้กับตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง ซึ่งเป็นผู้ออกใบกำกับราคาค่าระวาง (Invoice) ให้กับผู้รับสินค้าปลายทาง หลังจากนั้น ตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทางจึงโอนค่าระวางสินค้าให้กับตัวแทนรับขนส่งสินค้าต้นทางต่อไป



สำหรับการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป นั้นจะใช้ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (General Cargo Rates: GCR) ส่วนสินค้าเฉพาะอย่างนั้น จะมีการกำหนดค่าระวางแตกต่างกันไป

## 2. ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharge)

ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharge) เป็นค่าที่คิดตามน้ำหนัก โดยจะแบ่งตามพื้นที่ของเส้นทางที่จะต้องใช้ในการขนส่ง และแต่ละสายการบินจะกำหนดในอัตราที่แตกต่างกันไป

### 3.ค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge)

ค่าธรรมเนียมน้ำมันที่ใช้ในการขนส่ง (Fuel Surcharge) เป็นค่าที่แต่ละสายการบินกำหนดขึ้นตามระยะทางที่ทำการขนส่ง โดยจะแบ่งตามโซนพื้นที่ และคิดตามน้ำหนักของสินค้าที่จะทำการขนส่ง

### 4.ค่าธรรมเนียมคลังสินค้า (Terminal Charge)

ค่าธรรมเนียมคลังสินค้า สำหรับของไทย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ จะมีผู้ให้บริการ 2 ราย คือ การบินไทย (TG) และ Bangkok Flight Services (BFS) ทั้งนี้ จะขึ้นอยู่กับว่าสายการบินจะเลือกใช้ผู้ให้บริการรายใด

### 5.ค่าใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill Fee)

ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) เป็นเอกสารสำคัญในการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งจัดทำโดยผู้ส่งสินค้าหรือตัวแทนผู้ส่งสินค้า ถือเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งและสายการบิน เพื่อรับขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง

ค่าใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill Fee) ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้รับจ้างส่งสินค้าออกให้ ในฐานะผู้ส่งสินค้าต้องนำ Air Waybill มาเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารส่งออกที่ส่งไป เรียกเก็บเงินหรือให้ผู้ซื้อใช้เป็นหลักฐานประกอบการรับสินค้าต่อไป

สำหรับ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ Air Waybill มี 2 ประเภทหลัก ๆ คือ

House Air Waybill เป็นเอกสารที่ออกโดยบริษัทตัวแทนรับส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งออก โดยชื่อผู้ขนส่งใน Air Waybill (มุมซ้ายด้านบนของ Air Waybill) จะเป็นชื่อของผู้ส่งออก

Master Air Waybill เป็นเอกสารที่ออกโดยสายการบินที่ส่งสินค้าซึ่งลงนามโดยสายการบินหรือบริษัทตัวแทนของสายการบินก็ได้ โดยชื่อผู้ขนส่งสินค้าใน Master Air Waybill (มุมซ้ายด้านบนของ Air Waybill) ก็จะเป็นผู้ส่งออก

## อ้างอิง

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)



## อนุสัญญาและลักษณะสัญญาที่เกี่ยวข้อง



### อนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ

การปฏิบัติในการขนส่งทางอากาศโดยทั่วไป กระทำโดยผู้ส่งสินค้า (Consignor) ทำสัญญาขนส่ง (Carriage Contract) กับผู้ขนส่งสินค้า และผู้ขนส่งสินค้าจะรับภาระหน้าที่ในการขนส่งให้เสร็จถึงผู้รับสินค้า (Consignee) ผู้ขนส่งอาจเป็นได้ทั้งบริษัทสายการบิน (Airline Company) หรือบริษัทขนส่งระหว่างประเทศ (International Carriage Company)

นอกจากนี้ สัญญาขนส่งสามารถทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่ง (Carrier) และผู้โดยสาร (Passenger)

#### 1.อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ต้นฉบับ (The Original Warsaw Convention)

อนุสัญญานี้ได้ถูกลงนามที่กรุงวอร์ซอในปี ค.ศ. 1929 โดยพื้นฐานอนุสัญญานี้ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบพื้นฐาน ไม่เฉพาะแต่ผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ผู้รับของ หรือผู้โดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเอกสารทั้งหมดของการขนส่ง

#### 2.อนุสัญญากรุงวอร์ซอ ฉบับแก้ไขปรับปรุง (The Amended Warsaw Convention) หรือตราสารแห่งกรุงเฮก (The Hague Protocol)

อนุสัญญานี้ ได้ถูกลงนามที่กรุงเฮกในปี ค.ศ. 1955 และเป็นที่ยุติกันในเรื่องของตราสารแห่งกรุงเฮก (The Hague Protocol) เป็นการตกลงระหว่างประเทศ เพื่อแก้ไขอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับให้เหมาะสมกับเหตุการณ์ปัจจุบันมากขึ้น ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- (1) การเสียชีวิต หรือบาดเจ็บของผู้โดยสาร
- (2) ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง
- (3) ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ หรือ AWB (The Air Waybill)

#### 3.อนุสัญญากัวดาลาฮารา (The Guadalajara Convention)

อนุสัญญานี้ ได้ถูกลงนามที่เม็กซิโก (Mexico) เมื่อปี ค.ศ. 1961 เป็นอนุสัญญาเพิ่มเติม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อรวมกฎเกณฑ์บางข้อที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งในฐานะบุคคลธรรมดาปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่ง (Performed by a Person) นอกเหนือจากการขนส่งที่กระทำโดยผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญา (Contracting Carrier)

อนุสัญญานี้สามารถนำไปปรับใช้ในการขนส่ง ภายใต้บังคับอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับ (The Original Warsaw Convention) และอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับแก้ไขปรับปรุง (The Amended Warsaw Convention)

### ลักษณะสัญญาขนส่งทางอากาศ

1. สัญญาขนส่งที่อยู่ภายใต้อนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับ (Carriage Governed by the Original Warsaw Convention) เกิดขึ้นเมื่อผู้มีส่วนร่วมในสัญญาขนส่ง (Contracting Parties) มีข้อตกลงดังต่อไปนี้

1.1 การขนส่งสินค้าที่มีทั้งสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของสองประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับ หรือ

1.2 การขนส่งสินค้าที่มีทั้งสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของประเทศเดียว ที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับ และประเทศดังกล่าว มีข้อตกลงในเรื่องการหยุดจอดของยานพาหนะทางอากาศ ภายนอกดินแดนของตนเอง แม้ว่าการหยุดจอดของยานพาหนะทางอากาศดังกล่าว จะอยู่ภายในดินแดนประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับหรือไม่ก็ตาม



2. สัญญาขนส่งที่อยู่ภายใต้อนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับแก้ไขปรับปรุง (Carriage Governed by the Amended Warsaw Convention) เกิดขึ้นเมื่อผู้มีส่วนร่วมในสัญญาขนส่ง (Contracting Parties) มีข้อตกลงดังต่อไปนี้

2.1 การขนส่งสินค้าที่ทั้งมีสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางการขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของสองประเทศ ที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับแก้ไขปรับปรุง หรือ

2.2 การขนส่งสินค้าทั้งมีสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางการขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของประเทศเดียว ที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับแก้ไขปรับปรุง และประเทศดังกล่าว มีข้อตกลงในเรื่องการหยุดจอดยานพาหนะทางอากาศ ภายนอกดินแดนของตน แม้ว่าการหยุดจอดของยานพาหนะทางอากาศดังกล่าว จะอยู่ภายในดินแดนประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับแก้ไขปรับปรุงหรือไม่ก็ตาม

3. สัญญาขนส่งที่ไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญา (Carriage Governed by Non-Convention Rules) เกิดขึ้นเมื่อผู้มีส่วนร่วมในสัญญาขนส่ง (Contracting Parties) มีข้อตกลงดังต่อไปนี้

3.1 การส่งสินค้าจากสถานที่ที่มีทั้งสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางการขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของประเทศที่ไม่ลงนามในอนุสัญญากรุงวอร์ซอต้นฉบับ หรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขปรับปรุง

3.2 การส่งสินค้าจากสถานที่ที่มีทั้งสถานที่เริ่มต้นการขนส่ง (Departure) และสถานที่ปลายทางการขนส่ง (Destination) อยู่ภายในดินแดนของประเทศเดียว ที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับดั้งเดิม หรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอที่แก้ไขปรับปรุง แต่ในระหว่างทางการขนส่งสินค้า ไม่มีข้อตกลงในเรื่องหยุดจอดของยานพาหนะทางอากาศนอกดินแดนของตน

## อ้างอิง

[www.citsonline.utcc.ac.th](http://www.citsonline.utcc.ac.th)