

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจำนอง จำนองทำของและรับขน.

กรุงเทพมหานคร : สุทธิสารการพิมพ์, 2528.

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่ง

สหภาพพม่าว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง. [ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา:

<http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1922&fname=.TIF>

(2552, กันยายน)

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างรัฐบาลแห่ง

ราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. [ออนไลน์].

2540. แหล่งที่มา: [http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?](http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1937&fname=.TIF)

<http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1937&fname=.TIF> (2552, กันยายน)

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาล

แห่งราชอาณาจักรกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง.

[ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา: [http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/](http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=6433&fname=.TIF)

[cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=6433&fname=.TIF](http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=6433&fname=.TIF) (2552, กันยายน)

กลุ่มภารกิจด้านข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสุขภาพ. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์. [ออนไลน์].

2551. แหล่งที่มา: <http://bps.ops.moph.go.th/2.3.20-50.pdf> (2552, สิงหาคม)

กองสารนิเทศและศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม. แผนการพัฒนา

เส้นทางไทย-กัมพูชา. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา: [http://dip.mot.go.th/MOTC/](http://dip.mot.go.th/MOTC/News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552)

[News\\_MOTC\\_/public/News\\_Onepage.jsp?motc\\_number=404&motc\\_yy=2552](http://dip.mot.go.th/MOTC/News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552)

. (2552, กันยายน)

- การทำเรือแห่งประเทศไทย. การขนส่งทางบกระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรป. [ออนไลน์]. 2550.  
แหล่งที่มา: [http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine470\\_2.html](http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine470_2.html).  
(2552, กันยายน)
- คณิง ภาไชย. คำอธิบายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551.
- จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้าง  
ทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550.
- จิต เศรษฐบุตร. กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 6 : โครงการตำราและเอกสาร  
ประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้าง  
แรงงาน จ้างทำของ และรับขน. พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493.
- จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะ  
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 10, 2540.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายรับขนทางอากาศ. วารสารกฎหมายการ  
ขนส่งระหว่างประเทศ
- ไมทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9 แก้ไขเพิ่มเติม.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.
- ไมทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. แก้ไขปรับปรุง  
ใหม่ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.
- ไมทชิต เอกจริยกร. อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทาง  
ปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 2547.

ไมทซิด เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.  
โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.  
กรุงเทพมหานคร, 2550.

พจน์ ปุષปาคม. ละเมิด. : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530.

พันธุ์ทิพย์ สายสุนทร. กฎหมายขัดกันที่เกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐเหนือคดีการค้าระหว่างประเทศ. :  
เอกสารประกอบการบรรยายในหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่าง  
ประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

พิศวาส สุขณพันธ์. ความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายระบบคอมมอนลอว์. วารสารนิติศาสตร์,  
2524.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม  
พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2551.

วงษ์ วีระพงษ์. คำอธิบายลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2 : โรงพิมพ์อักษรสารการพิมพ์, 2514.

วารสารเมืองโบราณ. เกาะเสียบริมถนนเจริญกรุง. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา: <http://www.muangboranjournal.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2417>.  
(2554, มกราคม)

ศันนกรณ (จำปี) โสทธิพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และ  
ลามิควรรได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2 : วิญญูชน, 2552.

ศศิธร อนุพงษ์กุลกิจ. กฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

ศักดิ์ สมองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม  
พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2551.

ศักดิ์ สมองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา. แก้ไข  
เพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2545.

- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2547-2550. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index7URL/>. (2554, มกราคม)
- สนุชัย นินนาท. กฎหมายระหว่างประเทศเอกชน แผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2551.
- สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- โสภณ รัตนากร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หนี้. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2548.
- สุจินต์ เจนพาณิชย์พงศ์. ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไทย. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: [http://www.thaitrucknavigator.org/truck/thaitrucknavigator/trucknavigator/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=52&Itemid=106](http://www.thaitrucknavigator.org/truck/thaitrucknavigator/trucknavigator/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=52&Itemid=106) (2553, สิงหาคม)
- อรพรรณ พันธ์พัฒนา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ฝากทรัพย์ วิธีการเฉพาะสำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ฝากเงิน ฝากของในคลังสินค้า จ้างแรงงาน จ้างทำของรับขน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2549.
- อภาพร อมราสิงค์. ปัญหาการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) มาใช้แก่การจำกัดความรับผิดในกฎหมายขนส่งของไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- "รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายรัฐบาล (นายสมัคร สุนทรเวช)" ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ถึง 31 กรกฎาคม 2551.

## ภาษาอังกฤษ

Berry, C. P. What Constitutes a Passenger's Baggage. [online]. Available from:  
<http://www.jstor.org/stable/1104465>. (November 2010)

Black's Law Dictionary. edited by Byran A. Garner, Seventh Edition: WEST GROUP.

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, no. 3 (Spring 1993)

Hill and Messent with Glass. CMR: Contract for the International carriage of goods by  
road.

Legal Information Institute, Cornell University Law School. Law dictionary and  
encyclopedia. [online]. Available from: [http://topics.law.cornell.edu/wex/  
forum\\_non\\_conveniens](http://topics.law.cornell.edu/wex/forum_non_conveniens) (December 2010)

ReferenceAnswers. American Heritage Dictionary. [online]. Available from:  
<http://www.answers.com/topic/personal-effects> (May 2010)

United Nations. United Nations Treaty Collection. [online]. Available from: [http://treaties.  
un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-26&chapter=  
11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&lang=en) (July 2009)

ภาคผนวก ก.

ตารางเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน  
ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 ภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน ประมวลกฎหมายแพ่งและ  
พาณิชย์ลักษณะรับขน และร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่าง  
ประเทศ พ.ศ. ...



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ว่าสัญญาบริบทดังกล่าวจะมี น้ำหนักหรือไม่</li> <li>- ไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติ ของผู้สัญญา</li> <li>- ไม่ว่าจะเป็นกรับขมโดย เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีค่าตอบแทน หรือไม่</li> </ul>
--	---	--	--	---

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
สิทธิของผู้ ขนส่งใน การคิดค่า ธรรมเนียม สำหรับ สัมภาระที่ น้ำหนักเกิน	ไม่มี	ข้อ 8 1. กรณีที่เป็นภาระขนส่งไม่ประจำ ทาง ให้เป็นไปตามความตกลงของ คนโดยสารและผู้ขนส่งว่าจะให้ คนโดยสารสามารถนำสัมภาระติด ตัวไปได้กี่โลกรัม 2. กรณีที่เป็นภาระขนส่งประจำทาง คนโดยสารสามารถนำสัมภาระไป ได้คนละไม่เกิน 20 กิโลกรัมแต่ สัมภาระต้องมีขนาดที่เหมาะสม หากเกิน 20 กิโลกรัม ต้องเสีย ค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนเกินใน อัตราไม่เกินร้อยละ 5 ของ ค่าโดยสารต่อจำนวนกิโลกรัมที่เกิน	ไม่มี	มาตรา 11 วรรคสาม หากสัมภาระที่นำติดตัวไปมีน้ำหนัก หรือจำนวนเกินกว่าเกณฑ์สูงสุดที่ กำหนดให้คนโดยสารนำไปกับตน ได้ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบก คนโดยสารก็ต้องชำระ ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน)	ร่างพ.ร.บ.
<p>หน้าทีในการออกเอกสารรับขนคนโดยสาร (ตัวโดยสาร)</p>	<p>มาตรา 5 ให้ผู้ขนส่งออกตัวโดยสารให้แก่คนโดยสาร โดยผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบตัวบุคคล หรือตัวหมู่คณะ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รายการที่ต้องมี               <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง</li> <li>2) ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งนี้ อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา และ</li> <li>3) เงื่อนไขใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญา</li> </ol> </li> <li>• ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการเดินทางที่ตามมาตรา 5</li> </ul>	<p>ข้อ 11 (ก) ให้ทำการบันทึกสัญญารับขนโดยการออกตัวโดยสาร ผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบกลุ่มหรือเฉพาะรายบุคคล หรือออกให้แก่คนโดยสารโดยระบุชื่อหรือแก่ผู้ถือก็ได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รายการที่ต้องมีในตัวอย่าง โดยสารเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ</li> <li>1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง</li> <li>2) จุดต้นทางและปลายทาง</li> <li>3) วันเดินทางหรือระยะเวลาที่ใช้ตัวได้</li> <li>4) ราคาขนส่ง และ</li> <li>5) การอ้างถึงกฎหมายเกี่ยวกับระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม</li> </ul>	<p>ไม่มี</p>	<p>มาตรา 9 กำหนดให้สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตัวโดยสารโดยผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบรายบุคคลหรือหมู่คณะ หรือออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือให้แก่ผู้ถือก็ได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รายการที่ต้องมีในตัวโดยสารทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ (มาตรา 10)</li> <li>(1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง</li> <li>(2) จุดต้นทางและปลายทาง</li> <li>(3) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตัวโดยสารนั้นได้</li> <li>(4) ราคาโดยสาร และ</li> <li>(5) ข้อความที่อ้างถึงกฎหมายที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญา</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรา 6 ข้อความที่ปรากฏหลังตัวโดยสารถือเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie evidence)</li> </ul>	<p>ภาคผนวกนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากไม่มีการออกตัวโดยสาร หรือมีการออกตัวโดยสารไว้แต่ตัวโดยสารมีความผิดปกติ หรือสูญหาย ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับ</li> </ul>		<p>รับชน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ได้ออกตัวโดยสาร หรือมีการออกตัวโดยสารแต่ตัวโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายไปจะไม่มีผลกระทบถึงความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับ</li> </ul>
--	---	--	--	--

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
สิทธิของผู้ ขนส่งใน การโอนตัว โดยสาร	มาตรา 7 คนโดยสารโอนตัวได้ก่อนเริ่ม เดินทาง หากตัวไม่มีข้อกำหนด ห้ามโอนและตัวไม่ได้รับซื้อไว้	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
หน้าที่ใน การส่งมอบ สัมภาระ	มาตรา 10 ให้ผู้ขนส่งส่งมอบโดยสุจริตให้แก่ ผู้ทรงใบรับสัมภาระลงทะเลเวียน แต่ถ้าไม่ได้ออกไปรับสัมภาระ ลงทะเลเวียน ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้อง ส่งมอบให้ เว้นแต่จะพิสูจน์สิทธิ ของตนได้และผู้ขนส่งอาจเรียก ประกันได้แต่ต้องส่งคืนประกัน ภายใน 1 ปีตามมาตรา 10 วรรค สอง	ไม่มี	มาตรา 635 เมื่อผู้โดยสารไปถึงยัง จุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มี หน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทาง ของผู้โดยสารทันที	มาตรา 14 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบสัมภาระ ที่คนโดยสารได้มอบไว้ให้แก่ผู้ถือ ใบรับสัมภาระลงทะเลเวียน หาก ผู้ที่มีรับ ไม่มีใบรับสัมภาระ ลงทะเลเวียนมาแสดง ผู้ขนส่งก็ไม่ จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้ เว้นแต่ จะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนได้

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
หน้าที่ในการตั้งข้อสงวนของผู้ขนส่ง	ไม่มี	<p>ข้อ 11 (ข)</p> <p>กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอกในเวลาที่ต้องลงทะเบียนสัมภาระ และหากพบความผิดปกติหรือสภาพที่ไม่สมบูรณ์ใดๆ ของสัมภาระให้ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนไว้ในตัวสัมภาระนั้นด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี</li> </ul>	ไม่มี	<p>มาตรา 12</p> <p>ในเวลาที่ต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้ ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียน และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระ ลงทะเบียนตามความเหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี</li> </ul>

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
หน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร	มาตรา 10 วรรคสาม ถ้าไม่มีผู้โดยสารผู้ขนส่งต้องนำไปฝากไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม	ไม่มี	มาตรา 636 หากคนโดยสารไม่มารับเครื่องเดินทางของตนภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่เครื่องเดินทางมาถึง ผู้ขนส่งมีสิทธิเอาออกขายทอดตลาดได้ แต่หากเครื่องเดินทางนั้นเป็นของสดหรือของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อพ้น 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางมาถึง	มาตรา 14 วรรคสาม ในกรณีที่เกิดมาถึงสถานีปลายทางแล้วแต่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระไม่ว่าสัมภาระจะได้มีการออกใบรับสัมภาระหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร
หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระ	มาตรา 15 วรรคสอง หากพบภายใน 1 ปี ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบ	ข้อ 13 (ค) (2) ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที	ไม่มี	มาตรา 17 วรรคสาม ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที

หัวข้อ บุคคลที่ ถือว่าเป็น ผู้ขนส่ง	มาตรา 1 วรรคสาม - บุคคลซึ่งในทางการค้ารับที่จะ ขนส่งคนโดยสารไม่ว่าขนส่งด้วย ตนเองหรือไม่ - ทั้งเอกชน รัฐ หรือองค์กรของรัฐ - ไม่รวมถึงผู้ประกอบการแท็กซี่ หรือผู้ให้บริการเช่ายานพาหนะ พร้อมคนขับรถ	ภาคผนวก 5 ข้อ 2 (ข) - บุคคลผู้รับทำการขนส่งคน โดยสารเพื่อสินค้าหรือไม่คิด ค่าตอบแทน - ทำการขนส่งเป็นทางการค้าปกติ ของตน	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน) มาตรา 608 ต้องเป็นผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อ บำรุงเงินเป็นทางการค้าปกติของตน	ร่างพ.ร.บ. มาตรา 4 บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่ง คนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศเป็นทางการค้าปกติ
หลัก พื้นฐาน ความรับผิด	หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด	หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด	หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
ประเภท ของความ เสียหาย	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความเสียหายที่เกิดแก่ คนโดยสาร</li> <li>2. ความเสียหายที่เกิดแก่ สัมภาระของคนโดยสาร</li> <li>3. ความเสียหายที่เกิดจากการ ชกซ้ำในการรับชมสัมภาระ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความเสียหายที่เกิดแก่ คนโดยสาร</li> <li>2. ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ ของคนโดยสาร</li> <li>3. ความเสียหายที่เกิดจากการ ชกซ้ำในการรับชมคนโดยสารและ สัมภาระ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความเสียหายที่เกิดแก่ คนโดยสาร</li> <li>2. ความเสียหายที่เกิดแก่เครื่อง เดินทางของคนโดยสาร</li> <li>3. ความเสียหายที่เกิดจากการ ชกซ้ำในการรับชมคนโดยสารและ เครื่องเดินทาง</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความเสียหายที่เกิดแก่ คนโดยสาร</li> <li>2. ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ ของคนโดยสาร</li> <li>3. ความเสียหายที่เกิดจากการ ด่าซ้ำในการรับชมคนโดยสารและ สัมภาระ</li> </ol>
ความ เสียหายที่ เกิดแก่คน โดยสาร	<p>มาตรา 11 วรรคหนึ่ง</p> <p>ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความตาย และการบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือ จิตใจที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ เกี่ยวกับการรับชมและเกิดขึ้น ขณะที่คนโดยสารอยู่ภายในรถ ขณะที่กำลังขึ้นหรือลงจากรถ หรือ เกิดขึ้นเชื่อมต่อกับการบรรทุก สัมภาระขึ้นหรือลง</p>	<p>ข้อ 13 (ก)</p> <p>ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย หรือเสียหายจากการบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือ จิตใจอื่นๆ อันเป็นผลมาจาก อุบัติเหตุเกี่ยวกับการรับชมซึ่ง เกิดขึ้นขณะที่คนโดยสารอยู่ภายใน รถ ขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ</p>	<p>มาตรา 634</p> <p>ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิด ความเสียหายขึ้นแก่ตัวคนโดยสาร</p>	<p>มาตรา 15</p> <p>ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือความเสียหายจากการที่ คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือ ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ที่เกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการ ขนส่งในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บน รถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ คั้นนั้น</p>

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียน/เครื่องเดินทางที่ติดอบหุ้มอากาศยาน	มาตรา 14 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือเสียหายจากความรับผิดจะเริ่มต้นนับแต่ได้รับสัมภาระ และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบให้แก่ผู้มารับ หรือเมื่อได้นำไปฝากไว้ในที่ปลอดภัยและเหมาะสม	ข้อ 13 (ค) (1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือเสียหายของสัมภาระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับสัมภาระและเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น	มาตรา 616 ประกอบมาตรา 637 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งนั้นสูญหายหรือบุบสลาย	มาตรา 17 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน นับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระนั้น
กรณีที่เกิดข้อสงสัยสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย	มาตรา 15 วรรคแรก หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนได้ภายใน 14 วันนับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบให้ถือว่าสัมภาระสูญหาย <ul style="list-style-type: none"> <li>ถ้าภายหลังพบภายใน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสาร</li> </ul>	ข้อ 13 (ค) (2) หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารได้ภายใน 30 วัน นับจากเวลาที่มาถึง เวลาที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาที่สมควรจะมาถึง คนโดยสารมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายได้	ไม่มี	มาตรา 17 วรรคสอง กรณีที่ไม่มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนภายใน 30 วันนับแต่เวลาที่รถมาถึงจุดปลายทางหรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่ว่าเวลาใดจะเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่า

<p>เรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ คนโดยสารทราบ และภายใน 30 วันนับแต่วันที่คนโดยสาร ได้รับการแจ้ง มาตรา 15 วรรค สอง ให้สิทธิคนโดยสาร 2 ประการ คือ</p> <p>1) เลือกที่จะไม่รับมอบและเรียก ค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้น สูญหายสิ้นเชิง หรือ</p> <p>2) ให้ผู้ขนส่งส่งมอบแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ ปลายทาง แต่คนโดยสารต้องคืน ค่าเสียหายจากการที่สัมภาระ สูญหายที่ตนได้รับไว้แล้วแต่ ยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย เพื่อการส่งมอบพัสดุ</p>	<p>• หากต่อมาพบสัมภาระนั้น ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารทันที และคนโดยสารมีสิทธิเลือก 2 ประการ คือ</p> <p>1) ให้ผู้ขนส่งส่งมอบโดยต้องคืน ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ ได้รับไปแล้ว แต่ยังมีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ สูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือความล่าช้า หรือ</p> <p>2) หากมิได้เรียกให้ส่งมอบสัมภาระ นั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการตามควร ภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่</p>	<p>สัมภาระลงทะเบียนสูญหายและ คนโดยสารมีสิทธิเรียกค่าสินไหม ทดแทนเพื่อความสูญหาย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• หากต่อมาพบสัมภาระ ดังกล่าว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องแจ้ง ให้คนโดยสารทราบทันที</li> </ul> <p>คนโดยสารมีทางเลือก 2 ประการ ตามมาตรา 17 วรรคสาม</p> <p>1) เรียกเอาสัมภาระนั้นโดยคืน ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมา แต่ยังมี สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อความสูญหายหรือความ เสียหายบางส่วนหรือการล่าช้า</p> <p>2) เลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืน ซึ่งมาตรา 17 วรรคสี่ให้สิทธิแก่ ผู้ขนส่งที่จะดำเนินการแก่สัมภาระ ดังกล่าวตามบทบัญญัติว่าด้วยการ รับขังสิทธิ</p>
--	---	---

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
การแจ้ง เกี่ยวกับ ความสูญ หายหรือ ความ เสียหาย ที่เกิดแก่ สัมภาระ/ การตั้งข้อ สงวนโดย คนโดยสาร/ การยึด เอื่อนเมื่อ ได้รับมอบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากสัมภาระที่ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่ง โดยอาจทำด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ (หากแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ตามมาตรา 22 วรรคสาม) ภายใน 7 วันนับจากวันที่ได้รับสัมภาระนับจากวันที่ได้รับสัมภาระ (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง)</li> <li>หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง กำหนดเวลา 7 วันที่ต้องร้องเรียนต่อผู้ขนส่งให้เริ่มนับจากวันที่ทราบถึงความสูญหาย แต่ไม่ช้ากว่าเวลาที่ยานพาหนะ</li> </ul>	<p>ข้อ 17 (ก)</p> <p>กำหนดหน้าที่ของคนโดยสารในการตรวจสอบจำนวน รายการ และสภาพของสัมภาระเมื่อผู้ขนส่งส่งมอบ หากพบว่าสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นถูกส่งมอบในลักษณะสมบูรณ์และไม่เปลี่ยนแปลง (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากความสูญหายหรือรูปสลายของเครื่องเดินทางสามารถเห็นได้จากภายนอก ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อคนโดยสารรับไว้โดยไม่คัดค้าน</li> <li>หากความสูญหายหรือรูปสลายของเครื่องเดินทางไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก ถ้าคนโดยสารได้ออกกล่าวไม่ว่าด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่คัดค้านก็ตาม</li> <li>หากความสูญหายหรือรูปสลายของเครื่องเดินทางเกิดจากการทุจริตหรือประมาทเลินเล่อ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขณะที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนจากผู้ขนส่ง คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่ยังบรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่าสัมภาระที่ได้รับมอบไม่ครบจำนวน หรือมีความเสียหายเกิดขึ้น คนโดยสารต้องแสดงข้อสงวนทันที โดยข้อสงวนนั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร (มาตรา 13 วรรคหนึ่ง)</li> <li>หากคนโดยสารรับมอบโดยไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย (มาตรา 13 วรรคสอง)</li> </ul>

	<p>มาถึงยังสถานที่ปลายทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากคนโดยสารไม่ได้แจ้งภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ถือเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่าสัมภาระนั้นได้มีการส่งมอบครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย</li> <li>หากผู้ขนส่งและคนโดยสารได้ตรวจสอบสัมภาระร่วมกันแล้วพบความสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารก็ไม่จำเป็นต้องทำการร้องเรียนต่อผู้ขนส่ง (มาตรา 20 วรรคสอง)</li> </ul>		<p>อย่างไร้แรงของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบ</p>	
--	---	--	---	--

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัว/เครื่องเดินทางที่ไม่ได้มอบหมาย	ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระติดตัว (รวมถึงของใช้ส่วนตัว) หากเกิดจากอุบัติเหตุ แต่หากถูกขโมยหรือหาไม่พบด้วยเหตุอื่นที่ไม่ใช่อุบัติเหตุ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้คนโดยสารส่งมอบ (his care) ของผู้ขนส่งเท่านั้น	ข้อ 13 (ง) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบกรณีสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวสูญหายหรือเสียหาย หากเกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถ	มาตรา 638 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากเครื่องเดินทางที่ไม่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งสูญหายหรือสูญหาย หากเกิดจากการความผิดของผู้ขนส่ง หรือถูกจ้างของผู้ขนส่ง	มาตรา 18 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับภาระขนส่งที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคัมน์
ความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับชน	มาตรา 15 วรรคสอง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับชนสัมภาระ	ข้อ 13 (ข) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าในการเดินทางมาถึงของคนโดยสารและสัมภาระ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การขนส่งคนโดยสารชักช้า</li> <li>● ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 634</li> <li>● การขนส่งเครื่องเดินทางชักช้า ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 635</li> </ul>	มาตรา 16 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารอันเป็นผลมาจากคนที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
บุคคลที่ผู้ ชนส่งต้อง รับผิดชอบ รับผิดใน การกระทำ หรือการงด เว้นการ กระทำการ	มาตรา 4 ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบในการ กระทำหรือการงดเว้นของ ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นๆ ที่ผู้ชนส่งให้บริการในการ ปฏิบัติการรับชนนั้น	ข้อ 12 (ค) ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการทำ หรือการงดเว้นของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ชนส่งช่วง ที่ผู้ชนส่งได้ใช้ใน การปฏิบัติการรับชนของตน	มาตรา 638 ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบหากเครื่อง เดินทางที่มีได้รับมอบหมายสูญหาย หรือบุบสลายไปเพราะความผิดของ ลูกจ้างของผู้ชนส่ง	มาตรา 19 ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการทำ หรือการงดเว้นของการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้ รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไป ใน ทางการที่จ้างหรือภายในขอบ อำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือใน กิจการที่รับจ้างช่วงนั้น
ความรับผิด ในการ กระทำหรือ การงดเว้น การกระทำ การของ บุคคลภาย นอก	มาตรา 17 วรรคสอง ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดจากการ กระทำหรือการงดเว้นที่บุคคล ภายนอกโดยผู้ชนส่งมีสิทธิ ได้เบี่ยงกับบุคคลดังกล่าว	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
การฟ้องร้องบุคคลที่ผู้ชนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ	ไม่มี	ข้อ 12 (ค) ถูกจ้าง ตัวแทน และผู้ชนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิในการอ้างข้อต่อสู้ อย่างเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ชนส่งตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกนี้	ไม่มี	มาตรา 19 ตอนท้าย ถูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัด ความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ชนส่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้
เหตุยกเว้นความรับผิดชอบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป หากความสูญหาย หรือเสียหายเกิดจากการกระทำ โดยไม่ชอบหรือความประมาท เลินเล่อของคนโดยสว หรือเกิด จากพฤติกรรมของคนโดยสว เองที่ไม่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติ ตามปกติของคนโดยสว และ กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหาย เกิดจากอุบัติเหตุ นิวเคลียร์ (มาตรา 17 วรรคหนึ่ง</li> </ul>	ข้อ 15 (ก) (1) เหตุสุดวิสัย (2) สภาพผิดปกติแห่งสมภารหรือทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นเอง (3) ความประมาทเลินเล่อของคน โดยสวเอง หรือ (4) ปัญหาสุขภาพของคนโดยสวที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อน	<ul style="list-style-type: none"> <li>เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ที่ความเสียหายเกิดแก่คนโดยสว คือ เหตุสุดวิสัย และความผิดของคนโดยสว (มาตรา 634)</li> <li>เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ที่ความเสียหายเกิดแก่ เครื่องเดินทาง คือ เหตุสุดวิสัย เกิด แต่สภาพแห่งของนั้นเอง และ ความผิดของคนโดยสว (มาตรา 616 ประกอบมาตรา 637)</li> </ul>	มาตรา 20 วรรคหนึ่ง (1) เหตุสุดวิสัย (2) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ ภายในสมภารนั้นเอง (3) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อ ของคนโดยสวานั้นเอง (4) สภาพร่างกายหรือจิตใจของ คนโดยสวที่เป็นอยู่ก่อนการ เดินทาง

	<p>และวรรคสาม)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ           <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้ว (มาตรา 11 วรรคสอง)</li> <li>- เมื่อความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระเกิดจากสภาพบรรทุกที่แบ่งอยู่แห่งสัมภาระนั้นเอง หรือจากความเสียหายพิเศษที่แผงอยู่ในสัมภาระจากการนำเปื้อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพหรือเกิดจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถ</li> </ul> </li> </ul>			
--	--	--	--	--

	หลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถ ป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ แม้ ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความระมัดระวัง อย่างดีแล้ว (มาตรา 14 วรรค สอง ก. ข.)			
--	--	--	--	--

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
การจำกัด ความรับผิด	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ใช้หน่วยพริงก์ทองคำ</li> <li>● แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็นกรจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น</li> <li>● คนโดยสภารและการจำกัดความรับผิดในความเสียหายหรือ</li> <li>● เสียหายที่เกิดขึ้นภาวะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน</li> <li>● แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็นกรจำกัดความรับผิดใน</li> <li>● ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยสภาร</li> <li>● การจำกัดความรับผิดในความสูญ</li> <li>● หายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นภาวะ</li> <li>● และการจำกัดความรับผิดในความ</li> <li>● เสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า</li> </ul>	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน</li> <li>● แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็นกรจำกัดความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยสภาร การจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นภาวะ</li> <li>● และการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า</li> </ul>
การคำนวณ ค่าสินไหม ทดแทน	<p>มาตรา 13 วรรคสองและมาตรา 16 วรรคสอง</p> <p>จำนวนเงินที่จำกัดไม่รวมถึง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย</li> <li>2. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ การเรียกให้ชำระหรือขอใช้ และ</li> <li>3. ดอกเบี้ยตามที่กำหนดในกฎหมายที่นำมาใช้บังคับ</li> </ol>	<p>ข้อ 14 (ก)</p> <p>ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามกฎหมาย</li> <li>2. ดอกเบี้ย</li> <li>3. ค่าโดยสภารทั้งหมดหรือบางส่วนตามระยะทางที่ไม่ได้ขนส่ง</li> </ol>	ไม่มี	<p>มาตรา 25 วรรคสองและวรรคสาม</p> <p>ค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย</li> <li>2. ดอกเบี้ย และ</li> <li>3. ราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง</li> </ol>

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน)	ร่างพ.ร.บ.
<p>เหตุตติสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตามมาตรา 18 วรรคสอง เหตุตติสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีทั่วไป คือ เมื่อการสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากอาการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ</li> <li>ตามมาตรา 11 วรรคสาม และมาตรา 14 วรรคสาม เป็นเหตุตติสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกรณีเฉพาะ กล่าวคือ ในกรณีความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารและสัมภาระ จากากการที่ผู้ขีมี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อ 15 (ข) หากกรณีที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพบกพร่องหรือพนักงานขับรถมีปัญหาทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด</li> <li>ข้อ 16 เกิดจากอาการกระทำหรือการงดเว้นโดยจงใจหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ถูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งซึ่งวงทั้งที่คาดหมายได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า เช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดหรือเพื่อจำกัดความรับผิดได้</li> </ul>	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> <li>เหตุตติสิทธิในการยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคสอง รถที่ใช้ในการขนส่งมีคุณสมบัติบกพร่อง หรือผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ</li> <li>เหตุตติสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามมาตรา 26 การที่ผู้ขนส่ง ถูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างซึ่งวงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำกรโดยจงใจให้เกิด หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>

	ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการรับชมมีความผิดปกติ หรือการกระทำที่ไม่ชอบใดๆ หรือความประมาทของบุคคลที่ผู้ขนส่งเข้ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ			
--	---	--	--	--

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
ข้อแตกต่างที่ จากที่ กฎหมาย กำหนด	มาตรา 23 วรรคหนึ่งและวรรคสอง ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของ อนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดย อ้อมให้ตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ กระทบกระเทือนถึงความ สมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของ สัญญา	ข้อ 12 (ก) ข้อตกลงใดๆ ในสัญญาฯรับชมไม่ว่า จะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมที่เป็น การหลีกเลี่ยงบทบัญญัติแห่ง ภาคผนวกนี้ให้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ จะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสาร แต่ ความเป็นโมฆะนี้ไม่กระทบต่อ ความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่น	มาตรา 639 ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิด ของผู้ขนส่งตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยอย่างชัด แจ้ง	มาตรา 21 ข้อกำหนดใดในสัญญาฯรับชมที่มี วัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็น การปลดเปลื้องความรับผิดชอบของ ผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าโดยตรงหรือ โดยปริยาย ให้ข้อกำหนดนั้นเป็น โมฆะ เว้นแต่จะเป็นประโยชน์ต่อ คนโดยสารมากกว่า แต่ข้อกำหนดที่ เป็นโมฆะนั้นย่อมไม่กระทบถึงความ สมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญา
ความรับผิด ตามสัญญา และละเมิด		ข้อ 12 (ข) การใช้สิทธิเรียกร้องไม่ว่ากล่าว อ้างโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูล ละเมิดก็นำภาคผนวกนี้ไปใช้ บังคับ		มาตรา 28 ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้ บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญาฯรับ ชมไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะ มีมูลคดีจากสัญญาหรือละเมิด

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
เขตอำนาจศาล	มาตรา 21 วรรคหนึ่ง 1. ตามที่คู่สัญญาตกลงไว้ แต่ต้องตั้งอยู่ในรัฐภาคี 2. สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือสถานประกอบธุรกิจของจำเลย 3. สถานที่เกิดความเสียหายหรือเสียหาย 4. สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทาง	ข้อ 17 (ค) (1) ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลของประเทศภาคีสัญญา ดังต่อไปนี้ (1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางการรับชม (2) ศาลในประเทศที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้ (3) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือ (4) ศาลในประเทศที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา	เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระธรรมนูญศาลยุติธรรม	มาตรา 29 (1) ศาลในประเทศที่การรับชมเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง (2) ศาลในประเทศที่เกิดความเสียหายหรือความเสียหาย หากสามารถระบุได้ (3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือ (4) ศาลในประเทศที่เป็นใจทกมีภูมิลำเนา <ul style="list-style-type: none"> <li>● หากศาลไทยมีเขตอำนาจให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</li> </ul>

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
<p>อายุความ</p> <p>มาตรา 22 วรรคสอง</p> <p>1. หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของคนโดยสาร ต้องฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้รับความเสียหาย หรือเสียหายหรือวันที่ได้รู้หรือควรรู้ แต่ต้องไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>2. หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องฟ้องร้องดำเนินคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทางหรือในกรณีที่ ยานพาหนะมาถึงสถานที่</p>	<p>ข้อ 17 (ข)</p> <p>1. อายุความในการฟ้องคดีสำหรับกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกาย หรือจิตใจ คือ 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่ทำหนังสือแจ้งมาถึง หรือเวลาปกติควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า</p> <p>2. อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการสูญหายหรือเสียหายและล่าช้าที่เกิดแก่สัมภาระและทรัพย์สินส่วนบุคคลและความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการมาถึงของคนโดยสาร คือ 6 เดือน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่ทำหนังสือแจ้งมาถึง หรือเวลาปกติควรจะ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามกฎหมาย มาตรา 193/30 คือ 10 ปี</li> <li>อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการสูญหายหรือการส่งมอบล่าช้า มาตรา 624 กำหนดอายุความไว้โดยผู้โดยสารต้องใช้สิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือนับแต่วันที่ควรจะจัดส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต ซึ่งต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี</li> </ul>	<p>มาตรา 31</p> <p>(1) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร มีอายุความ 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทางหรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด</p> <p>(2) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร มีอายุความ 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึง</p>	

	<p>ปลายทาง อายุความจะเริ่มนับ แต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง ณ สถานที่ปลายทาง</p>	<p>มาถึงสถานที่ปลายทางอย่างไรได้ อย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า</p>		<p>ปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะ ไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็น วันหลังสุด</p>
--	--	---	--	--

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชม)	ร่างพ.ร.บ.
อนุญาโตตุลาการ	เสนอเรื่องต่อองค์กรชี้ขาดอื่นนอกจากศาลได้ แต่ต้องตกลงกันหลังเกิดข้อพิพาท	ข้อ 17 (ข) กำหนดอายุความเช่นเดียวกับการยื่นฟ้องต่อศาล	ไม่มี	มาตรา 30 คู่กรณีสามารถตกลงกันเพื่อเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้ แต่การตกลงกันดังกล่าวจะต้องทำภายหลังจากที่เกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว
อายุความ หยุดนับ	ตามมาตรา 22 วรรคสาม เมื่อมีการร้องเรียนเป็นลายลักษณ์อักษรอายุความจะสะดุดหยุดอยู่	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ขยายอายุ ความ	ตามมาตรา 22 วรรคสี่ ให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายหรือศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี			

**ภาคผนวก ข.**

**Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage  
by Road 1973**

**CONVENTION  
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL  
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY ROAD  
(CVR)**

THE CONTRACTING PARTIES,

HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of passengers and luggage by road,

HAVE AGREED as follows:

**CHAPTER I**

**SCOPE OF APPLICATION**

**Article 1**

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of passengers, and, where appropriate, of their luggage in vehicles by road when the contract provides that the carriage shall take place in the territory of more than one State and that the place of departure or the place of destination, or both these places, shall be situated on the territory of a Contracting State, irrespective of the place of residence and the nationality of the Parties.
2. For the purpose of this Convention,
  - (a) carrier means any person who in the course of trade or business, but acting other than as an operator of a taxi service or of a service hiring out vehicles with drivers, undertakes under an individual or collective contract of carriage to carry one or more persons and, where appropriate, their luggage, whether or not he performs the carriage himself;
  - (b) passenger means any person who, in the performance of a contract of carriage made by him or on his behalf, is carried either for reward or gratuitously by a carrier;
  - (c) vehicle means any motor vehicle used in the performance of a contract of carriage and intended for the carriage of persons; a trailer shall be deemed to form part of the vehicle.
3. This Convention shall also apply where the carrier is a State or other public body.
4. The Contracting States undertake not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic.

**Article 2**

Where carriage by road is interrupted and another mode of transport is used, this Convention shall nevertheless apply to the portions of carriage which are performed by road, even if they are not international within the meaning of article 1, provided that they are not ancillary to the other mode of transport.

### Article 3

Where the vehicle itself is carried over part of the journey by another mode of transport, this Convention shall apply to loss or damage caused by an incident connected with the carriage by the vehicle and which occurs either while the passenger is inside the vehicle or is entering or alighting from the vehicle, or in connexion with the fact that luggage is on or in the vehicle or is being loaded or unloaded.

## Chapter II

### PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

#### Article 4

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of all other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations which are incumbent upon him by virtue of the contract of carriage by road when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

## Chapter III

### TRANSPORT DOCUMENTS

#### Section 1. Passengers

#### Article 5

1. Where passengers are carried, the carrier shall issue an individual or a collective ticket. The absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Convention.
2. The ticket shall show the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.
3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this article.

#### Article 6

1. The ticket shall be prima facie evidence of the particulars shown on it.

#### Article 7

Unless the ticket contains a provision to the contrary it shall, if it is not made out in the passenger's name, be transferable at any time before the journey begins.

## Section 2. Luggage

### Article 8

1. The carrier may, and at the request of the passenger shall, issue a luggage registration voucher indicating the number and nature of the pieces of luggage handed over to him. The voucher shall be issued free, subject to the collection of any taxes payable on it.
2. The luggage registration voucher, if it is not combined with a ticket, shall state the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.
3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this article.

### Article 9

The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the particulars shown on it and, subject to such reservations as may be entered on it, that the luggage appeared to be in good condition when handed over.

### Article 10

1. A carrier acting in good faith shall be deemed to have made a valid delivery of the luggage if he delivers the luggage to the holder of the luggage registration voucher.
2. If the luggage registration voucher is not produced, the carrier shall not be obliged to deliver the luggage covered by it unless the person claiming the luggage can prove his right thereto; should the evidence appear insufficient, the carrier may require adequate security for the luggage and such security shall be returned within a period of one year from the date on which it was paid over.
3. Luggage which is not claimed on the arrival of the vehicle, whether or not a voucher has been issued, shall be deposited in a safe and convenient place; such luggage shall be deemed to be in the custody of the carrier on behalf of the passenger; such custody may be entrusted to a third party; the person having custody shall be entitled to a fair remuneration. All other matters connected with the deposit of unclaimed luggage shall be governed by the law of the place where the luggage has been deposited.

## Chapter IV

### LIABILITY OF THE CARRIER

#### Section 1. Personal Injuries

##### Article 11

1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death or wounding of or from any other doily or mental injury caused to a passenger as a result of an accident connected with the carriage and occurring while the passenger is inside the vehicle or is entering or alighting from the vehicle, or occurring in connexion with the loading or unloading of luggage.
2. The carrier shall be relieved of this liability if the accident was caused by circumstances which a carrier, using the diligence which the particular facts of the case called for, could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.
3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in, or malfunctioning of, the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.

##### Article 12

Subject to article 13, paragraph 1, the court or tribunal seized of the case shall determine in accordance with the national law of the place where the said court or tribunal is situated, including the rules relating to conflict of laws, the extent of the injury giving rise to compensation as a result of the death or wounding of or any other doily or mental injury caused to a passenger as well as what persons are entitled to compensation for such injury.

##### Article 13

1. The total damages payable by the carrier in respect of the same occurrence shall not exceed 250,000 francs for each victim. Any Contracting State may, however, set a higher limit or set no limit at all. When the carrier has his principal establishment in such a State, or in a non-contracting State whose legislation provides for a higher limit or does not provide for a limit at all, the law of that State, not including the rules relating to conflict of laws, shall apply for the determination of the total amount.
2. The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs incurred by the parties in asserting their rights, payment or reimbursement of which may devolve on the carrier, and of interest calculated in conformity with the law judged applicable by the court seized of the case.
3. A higher limit may be agreed between the parties to the contract of carriage. Unless the contract provides otherwise, such agreement shall be for the benefit of all persons entitled to compensation.

4. The limitations of damages referred to in this article shall apply to all the claims arising out of the death or wounding of or any other bodily or mental injury to a passenger. Where there is more than one claimant and the total of their claims exceeds the limit established, the claims shall be reduced proportionately.

## Section 2. Damage to Luggage

### Article 14

1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of luggage and for damage thereto.

The carrier shall be responsible for luggage handed to him from the time when he takes charge of it until the time either of its delivery or of its deposit in accordance with article 10, paragraph 3.

The carrier shall be responsible for other luggage while it is in the vehicle but, if in circumstances other than of an accident, the luggage is stolen or cannot be found, the carrier shall be responsible only if it had been placed in his care. Such other luggage shall be deemed to include personal effects carried or worn by the passenger.

2. The carrier shall be relieved of this liability if the loss or damage results from an inherent defect in the luggage, from a special risk inherent in its perishable or dangerous nature or from circumstances which a carrier using the diligence which the particular facts of the case called for could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in or malfunctioning of the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.

### Article 15

1. Luggage not delivered within fourteen days from the date on which the passenger claims it shall be deemed to be lost.

2. If a piece of luggage which is deemed to be lost is recovered within one year following the date on which the passenger claims it, the carrier shall take all reasonable steps to notify the passenger. Within the thirty days following receipt of such notification the passenger may, against refund of any compensation which may have been paid in respect of the loss but without prejudice to any claims to compensation for delay, have the piece of luggage delivered to him either at the place of departure or at the place appointed for delivery.

### Article 16

1. When under the provisions of this Convention a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of or in respect of damage to luggage, such compensation shall be claimable in an amount equal to the amount of the loss or damage, but it shall not exceed 500 francs for each piece of luggage nor 2,000 francs for each passenger. Compensation may also be claimed in respect of total or partial loss of or in respect of damage to personal effects carried or worn by the passenger, but it shall not exceed 1,000 francs for each passenger.

2. The amounts referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs incurred by the parties in asserting their rights, payment or reimbursement of which may devolve on the carrier, and of interest calculated in conformity with the law judged applicable by the court seized of the case.
3. Higher limits may be agreed between the parties to the contract of carriage.

### Section 3. General Provisions

#### Article 17

1. The carrier shall be exonerated wholly or in part from his liability under this Convention to the extent that loss or damage results from the wrongful act or neglect of the passenger or from conduct by the passenger not conforming to the normal conduct of a passenger.
2. Where the carrier is liable for the loss or damage but a third party has contributed thereto by his acts or omissions, the carrier shall be liable for the whole of such loss or damage without prejudice to any right or recourse he may have against such third party.
3. The carrier shall not be liable under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage.

#### Article 18

1. In all cases governed by this Convention, proceedings for liability on any grounds whatever may not be instituted against the carrier or against persons for whom he is responsible under article 4 otherwise than on the terms and within the limits laid down in this Convention.
2. If the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by the carrier or a person for whom he is responsible under article 4, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability wholly or in part or which limit the compensation payable. The same rule shall apply to a person for whom the carrier is responsible under article 4 if that person's liability is involved and the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by that person.
3. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the total amount of compensation payable by the carrier and by the persons for whom the carrier is responsible under article 4 shall not exceed the amounts prescribed in the preceding sections of this chapter.

#### Article 19

The franc referred to in this Convention shall be the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

## Chapter V

### CLAIM AND ACTIONS

#### Article 20

1. The receipt of luggage by a passenger without complaint on his part shall be prima facie evidence that the luggage was delivered complete and in good condition. The complaint must be made to the carrier either orally or in writing within the seven days next following actual receipt of the luggage by the complainant.

In the case of luggage not handed over to the carrier, the period specified above shall run from the time when the loss or damage is noticed, and from not later than the time of arrival of the vehicle at the place of destination of the passenger.

2. The passenger shall be relieved of the obligations imposed on him by paragraph 1 of this article if the loss or condition of the luggage has been duly checked by the passenger and the carrier.

#### Article 21

1. In all legal proceedings arising out of carriage under this Convention the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a Contracting Party designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of the country within whose territory is situated:

- (a) the place where the defendant has his principal place of business, is habitually resident or has the place of business through which the contract of carriage was made; or
- (b) the place where the loss or damage occurred; or
- (c) the place of departure or of destination of the carriage;

and in no other court or tribunal.

2. Where in respect of a claim to which paragraph 1 of this article applies an action is pending before a court or tribunal competent under this paragraph or where in respect of such a claim judgement has been entered by such a court or tribunal, no new action shall be started on the same grounds between the same parties unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. Where a judgement entered by a court or tribunal of a Contracting State, the said court or tribunal having jurisdiction in accordance with the provisions of this paragraph, in any such claim as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that State, such judgement shall become enforceable in each of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be re-opened.

4. The provisions of the preceding paragraph shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order or the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails wholly or partly in his action.

5. Security for costs of proceedings arising out of carriage under this Convention shall not be required from nationals of Contracting States who have their residence or a place of business in one of those States.

### Article 22

1. The period of limitation for actions arising out of the death or wounding of or out of any other bodily or mental injury to a passenger shall be three years.

The period of limitation shall run from the date on which the person suffering the loss or damage had or should have had knowledge of it. However, the period of limitation shall not exceed five years from the date of the accident.

2. The period of limitation for actions arising out of carriage under this Convention other than those referred to in paragraph 1 of this article shall in all cases be one year.

The period of limitation shall run from the date on which the vehicle arrived at the place of destination of the passenger or, in the case of non-arrival, from the date on which the vehicle ought to have arrived at the place of destination of the passenger.

3. A written claim shall suspend the period of limitation until the date on which the carrier rejects the claim by notification in writing and returns any documents handed to him in support of the claim. If a part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim which is still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party relying upon those facts. Further claims having the same object shall not suspend the running of the period of limitation unless the carrier agrees to consider them.

4. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the extension of the period of limitation shall be governed by the provisions of the law of the court or tribunal seized of the case not including the rules relating to conflict of laws. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

## Chapter VI

### NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

#### Article 23

1. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, any clause assigning to the carrier the benefit of any insurance made in favour of the passenger or any similar clause, or any clause shifting the burden of proof, shall be null and void.

3. Any clauses assigning to an arbitral tribunal a jurisdiction which is stipulated before the event that caused the damage shall likewise be null and void.

## Chapter VII

### FINAL PROVISIONS

#### Article 24

1. This Convention is open for signature or accession by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference.
2. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.
3. The Convention shall be open for signature until 1 March 1974 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.
4. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
5. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### Article 25

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 24, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. With respect to any State which ratifies or accedes to this Convention after five States have deposited their instruments of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

#### Article 26

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by giving notice of denunciation to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect twelve months after the date on which the Secretary-General received the notice of denunciation.

#### Article 27

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

#### Article 28

1. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession, or at any time thereafter, declare by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations that the

Convention will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which that State is responsible. The Convention shall be applicable to the territory or territories named in the notice as from the ninetieth day after receipt of the notice by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, as from its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article making this Convention applicable to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in conformity with article 26.

#### Article 29

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

#### Article 30

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Convention, declare by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 29 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by article 29 with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

#### Article 31

1. Any Contracting Party to the Agreement on General Conditions for International Carriage of Passengers by Bus, signed at Berlin on 5 December 1970, may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that in the event of conflict between this Convention and the aforesaid Agreement it will apply the provisions of the latter to an operation for which, according to the contract of carriage,

- (a) the places of departure and of destination are situated in the territory of a State which has made the declaration, or
- (b) carriage is to take place in the territory of at least one State which has made the said declaration and is not to take place in the territory of any Contracting Party to this Convention which has not made the declaration.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

### Article 32

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention or at any time thereafter declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that it reserves the right to apply in place of articles 11 and 14 of this Convention, such relevant provisions of any international Convention concerning civil liability for damage caused by motor vehicles to which it is or may become party, and which would be more favourable to the passengers.
2. The reservation referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

### Article 33

No reservation or declaration other than those provided for in articles 30, 31 and 32 of this Convention shall be allowed.

### Article 34

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of amending or reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a conference shall be convened by the Secretary-General for that purpose if, within a period of four months from the date of the notification sent by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties signify their assent to the request.
2. If a conference is convened in pursuance of paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.
3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in pursuance of this article all the States referred to in article 24, paragraph 1, and also the States which have become Contracting Parties under article 24, paragraph 2.

### Article 35

In addition to communicating to them the notices provided for in article 34, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 24, paragraph 1, and the States which have become Contracting Parties under article 24, paragraph 2, of:

- (a) ratifications and accessions under article 24;
- (b) the dates of entry into force of this Convention pursuant to article 26;
- (c) denunciations under article 26;
- (d) the termination of this Convention under article 27;
- (e) notices received under article 28;
- (f) notices received under articles 30, 31 and 32.

Article 36

After 1 March 1974, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States mentioned in article 24, paragraphs 1 and 2.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this first day of March one thousand nine hundred and seventy-three, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

---

**ภาคผนวก ค.**

Great Mekong Subregion Cross-Border Agreement Annex 5: Cross-Border Movement  
of people

## ANNEX 5: CROSS-BORDER MOVEMENT OF PEOPLE

**To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")**

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11<sup>th</sup> GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 5 and 6 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

**Part I: General Provisions**

**Article 1: Definitions**

For the purpose of this Annex, the following meanings shall apply to the underlined terms:

- (a) Accompanied Luggage: luggage that travels with the passenger on the same means of transportation.

- (b) Carrier: a person who undertakes to carry for reward or gratuitously in the course of his/her business, a passenger and, where appropriate, the latter's luggage.
- (c) Delay: delay in the performance of the carriage when it did not arrive at the destination within the agreed period or in the absence of such an agreement, within the normal period of time required for a due diligent carrier in the same circumstances.
- (d) Force Majeure: circumstances resulting in injury, loss, damage, or delay that the carrier could not foresee and avoid, and the consequences of which the carrier was unable to prevent or control.
- (e) Hand Luggage: luggage kept by the passenger with him/her during the carriage.
- (f) Passenger: any person who, in the performance of a contract of carriage made by him/her or on his/her behalf, is carried by a carrier either for reward or gratuitously in the course of the latter's business.
- (g) Registered Luggage: luggage taken over from the passenger by the carrier for the purpose of the carriage.
- (h) Remarks: statements made by the carrier or the passenger on the condition of the luggage upon its taking over or delivery.
- (i) Special Drawing Right (SDR): a unit of account defined by the International Monetary Fund (IMF) - conversion of sums into national currencies shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the IMF.
- (j) Transport Operator: a natural or legal, private or public person, who carries goods and/or People by road for reward.
- (k) Unaccompanied Luggage: luggage conveyed like cargo, normally not on the same means of transportation as the passenger.

## Part II: Immigration (Entry/Exit), Health, and Customs Control

### Article 2: Valid Travel Documents and Visas

- (a) Passport or International Travel Document for People Crossing the Border

People crossing the border shall carry a valid passport or international travel document in lieu of passport. Each Contracting Party shall provide the other Contracting Parties with specimens of passports or international travel documents in lieu of passports through diplomatic channels. People crossing the border shall meet the visa requirements of the Host Country, unless exempted in accordance with bilateral or regional agreements or Host Country laws and regulations.

## (b) Visa Issuance Conditions and Procedures

## (i) General Conditions for People Crossing the Border

- Issuance formalities, conditions, procedures, types, and characteristics of visas shall be subject to laws and regulations of the Host Country, except as provided in this Annex.
- The time for issuance or refusal of a visa shall be no more than 10 working days.

## (ii) Specific Conditions for Driver/Crew of Commercially Operated Road Vehicles (hereinafter referred to as crew/driver)

## - Period of Visa Validity

The driver/crew shall be issued by the Host Country a multiple entry/exit visa for a minimum validity period of one year. Shorter durations of the validity period and lesser entry/exit frequency may be allowed upon request by the applicant.

## - Required Documents To Support the Application

The application for a visa by a driver/crew member shall be supported by a certificate of employment issued by an authorized transport operator of the Home Country licensed in accordance with the requirements of Annex 9 to the Agreement. The applicant driver shall also submit a copy of his/her driving license issued in accordance with Annex 16 to the Agreement.

## (c) Language

In addition to any national language(s), all particulars in passports or international travel documents in lieu of passports and visas shall also be expressed in English language.

**Article 3: Health Inspection of People**

(a) General: The Host Country shall apply its national laws and regulations in compliance with the International Health Regulations of the World Health Organization (WHO).

(b) Principle: no examination.

As a rule, people who:

- (i) carry the prescribed WHO health documents;
- (ii) do not come from and have not passed through a known infected or risk area; and
- (iii) do not show any external symptoms of a contagious disease endangering public health

will not be subjected to routine medical checks, inspection, or examination.

- (c) Exception: examination is permissible in particular cases.

People who may be subjected to medical examination are those who:

- (i) do not carry the prescribed WHO health documents;
- (ii) come from or have transited through a known infected or risk area; or
- (iii) show external symptoms of a contagious disease endangering public health.

- (d) Reaction to Spotting Infected Individuals

Whenever people are, upon medical examination, found to be infected with a contagious disease endangering public health, the relevant competent authority:

- (i) may deny access to the territory or repel foreign individuals if their health condition enables them to travel and advise them to return to their Home Country;
- (ii) if their health condition does not enable them to travel, shall offer appropriate medical care and treatment in isolation/quarantine to the individuals; and
- (iii) shall notify promptly the WHO via the appropriate channels in accordance with the applicable rules.

- (e) Health Documents: People may be required to carry personal health documents prescribed by the WHO (e.g., yellow fever vaccination certificate).

#### Article 4: Customs Control of Personal Effects: Duty-Free Allowance

- (a) Temporary Admission

- (i) Temporary importation of personal effects by non-resident private persons shall be exempt from customs duties and taxes in the Host Country, subject to re-exportation within the permissible period of stay and without having undergone any change apart from depreciation and/or consumption. Also, re-importation in the same state (without replacement of any part or accessory) by returning residents in their Home Country of personal effects they took along at the time of their departure from their Home Country shall be free of customs duties and taxes.
- (ii) For the purpose of this provision, personal effects shall mean all articles (new or used) that a traveler may reasonably require for his/her personal use during the journey, taking into account all circumstances of the journey, but excluding any goods imported or exported for commercial purposes. They include but are not limited to:
  - clothing;
  - toilet articles;
  - personal jewelry;
  - still and motion picture cameras together with a reasonable supply of films, tapes, and accessories therefor;

Annex 5: Cross-Border Movement of People  
 .....

- portable slide or film projectors and accessories therefore together with a reasonable quantity of slides or films;
- binoculars;
- portable musical instruments;
- portable sound reproduction devices including tape recorders and compact disc players;
- portable radio receivers;
- cellular or mobile telephones;
- portable television sets;
- portable typewriters;
- portable personal computers and accessories;
- portable calculators;
- baby carriages and strollers;
- wheelchairs for invalids; and
- sporting equipment.

**(b) Duty Free Importation**

The traveler shall also be allowed to import, free of import duties and taxes, the following items in reasonable quantities for personal use, excluding commercial purposes, subject to Host Country regulations but not less than:

- (i) consumables: 200 cigarettes or 50 cigars or 250 grams of tobacco or an assortment of these products of a total weight not exceeding 250 grams, and 1 liter of spirits;
- (ii) other goods of a noncommercial nature with an aggregate value of SDR 75.00; and
- (iii) currency for living expenses: SDR 100.00 per day of stay.

The quantities and amounts may be more restricted for travelers (i) under a certain age or (ii) crossing the border frequently (more than once within 24 hours).

**Article 5: Sanitary Inspection of Personal Effects**

Personal effects of people crossing the border shall be subject to sanitary inspection in accordance with the provisions of Article 9 of the Agreement.

**Part III: Facilitation Measures**

**Article 6: Facilitation Measures**

The facilitation measures shall be those stipulated in Annex 4 to the Agreement.

**Part IV: Passenger Transport Conditions**

**Article 7: Transport Pricing**

- (a) For non-scheduled services, the transport price will be freely determined by market forces, but subject to antitrust restrictions, so as to avoid excessively high or low

pricing. Contracting Parties and transport operators shall refrain from any measures, agreements, or practices tending to distort free and fair competition, such as cartels, abuse of dominant position, dumping, and state subsidization. They shall be denied any effect and be null and void. Contracting Parties shall ensure that their respective transport operators conform to this precept.

- (b) For scheduled services, the Contracting Parties involved will agree on the transport price.

#### **Article 8: Accompanied Luggage Allowance and Excess Luggage Charges**

- (a) For non-scheduled transport service the luggage allowance is left to the mutual agreement between the parties to the contract of carriage.
- (b) For scheduled transport services each passenger is to be allowed to bring along free of charge luggage weighing up to 20 kilograms and of reasonable size. Transport operators may charge for excess luggage. The surcharge may vary depending on the route, but shall not exceed five percent of a full-fare passenger ticket price per excess kilogram of weight.

#### **Article 9: Unaccompanied Luggage**

The tariff for unaccompanied luggage will be governed by the regime stipulated in Annex 10 to the Agreement.

### **Part V: Passenger Road Carrier Liability Regime**

#### **Article 10: Scope of Application**

- (a) The carrier liability regime set out below shall apply to every contract for the carriage of passengers and their luggage for reward or gratuitously in the course of the carrier's business by road in a motor vehicle, when the passenger's places of departure and destination are situated in the territories of different Contracting Parties.
- (b) The carrier liability for carriage of unaccompanied luggage will be governed by the regime stipulated in Annex 10 to the Agreement.

#### **Article 11: The Contract of Carriage**

- (a) Transport Documents

##### **Passenger Ticket**

- (i) The contract of carriage shall be recorded via the issuance of a collective or individual passenger ticket. The absence, irregularity, or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Annex.
- (ii) The ticket shall mention in the national language and in English the following particulars:

- the name and address of the carrier;
- the point of departure and destination;
- the date of the journey or the period of the validity of the ticket;
- the transport price; and
- a reference to the rule of law containing the liability regime of this Annex.

(iii) The ticket may be issued to a named person or to bearer.

#### **Luggage Registration Voucher**

(iv) For registered luggage, the carrier shall issue a luggage registration voucher, which may be combined with the passenger ticket.

(v) The luggage registration voucher shall mention in the national language and in English the following particulars:

- the name and address of the carrier;
- the point of departure and destination;
- the date of issuance;
- the transport price;
- a reference to the rule of law containing the liability regime of this Annex; and
- the number and weight of the luggage.

(vi) In case of absence of the luggage voucher or omission to indicate the weight or number of the registered luggage, the luggage weight and number shall be presumed to be the maximum allowance.

(b) Remarks

(i) Upon registration of the luggage, the carrier shall check its apparent condition, and when necessary make appropriate remarks on the luggage registration voucher.

(ii) In the absence of remarks on its condition by the carrier, the luggage is presumed to be in good condition.

#### **Article 12: Principles of Carrier Liability**

(a) Mandatory Law

Any clause in the carriage contract directly or indirectly derogating from the provisions of the carrier liability regime of this Annex, unless it is in favor of the passenger, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall however not affect the validity of the other provisions of the contract.

**(b) In Contract and in Tort**

The present liability regime will govern any claim arising out of the performance of the carriage contract under this Annex, however founded, whether in contract or extra-contractually.

**(c) Vicarious Liability for Servants, Agents, and Subcontractors**

In connection with his/her tasks, the carrier shall be responsible for acts and/or omissions of his/her servants, agents, and subcontractors, who will be entitled to avail themselves of the same defenses as the carrier under this Annex.

**Article 13: Subject of Carrier Liability****(a) Personal Injury**

The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death or wounding or from other bodily or mental injury caused to a passenger as a result of an accident related to the carriage and occurring while the passenger is on board or entering or exiting the vehicle.

**(b) Delay**

The carrier shall be liable for damages resulting from delay in the arrival of the passenger and/or his/her luggage.

**(c) Loss of or Damage to Registered Luggage**

- (i) The carrier shall be liable for the total, or partial loss of, or damage to the luggage that occurred in the period between the time that the carrier takes the goods in charge and the time of delivery.
- (ii) Constructive Loss: If the registered luggage is not delivered within 30 days from the moment of the actual, scheduled, or normal arrival time, whichever is later, the luggage will be deemed lost. The passenger is then entitled to claim compensation for loss. Upon recovery of the luggage later on, the carrier shall notify immediately the passenger, who shall be entitled to opt for delivery of the luggage against refund of the compensation already received, but without prejudice to any claim for compensation for partial loss, damage, or delay. If the passenger does not require the return of the luggage, the carrier shall be entitled to deal with the luggage at his/her discretion, subject to the law of the place where the luggage is situated.

**(d) Loss of or Damage to Hand Luggage and Personal Effects**

The carrier shall be liable for the total, or partial loss of, or damage to the personal effects carried or worn by the passenger as a result of an accident related to the carriage and occurring while the passenger is on board or entering or exiting the vehicle.

**Article 14: Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability****(a) In General**

- (i) The limits of liability shall be exclusive of legal expenses and interests. Higher limits may be agreed between the parties to the contract of carriage.
- (ii) In addition to the compensation, the carrier shall be held to refund all or part of the transport price commensurate to the degree of his/her malperformance. He/she will owe no further damages.
- (iii) The amount of compensation for death, wounding, or other bodily or mental injury of the passenger or total, or partial loss of, or damage to the luggage, or damage resulting from delay, shall be established according to the national law of the court where the liability action is brought.
- (iv) Also, the claimant's right to sue shall be determined according to the national law of the court where the action for compensation is brought.
- (v) The claimant is entitled to claim interest on the compensation due at the rate of 5 percent per annum from the date the claim was sent in writing or legal proceedings were instituted in court or arbitration was initiated.

**(b) Regarding Personal Injury**

- (i) The total amount of compensation due by the carrier for the death or wounding or bodily or mental injury caused to a passenger in respect of the same occurrence shall not exceed SDR 9,000 per victim.
- (ii) If there is more than one claimant per victim, and if the total of their claims exceeds the limits established, the claims shall be reduced proportionally.

**(c) Regarding Loss of and Damage to Luggage and Personal Effects****(i) Registered Luggage**

The amount of compensation due from the carrier for the loss of or damage to registered luggage shall not exceed SDR 8.33 per kilogram gross weight of luggage short delivered or of each item damaged, or SDR 166.67 per unit, whichever is higher.

**(ii) Hand Luggage and Personal Effects**

The amount of compensation due from the carrier for the loss of or damage to hand luggage or personal effects worn or carried by the passenger shall be limited to SDR 166.67.

## (iii) Overall Limit

The total amount of compensation due from the carrier liability for one passenger's belongings shall not exceed SDR 333.34.

## (d) Regarding Delay

The amount of compensation due from the carrier for damage, other than physical damage to luggage or personal effects or bodily injury of the passenger, resulting from delay, shall be limited to an amount not exceeding the transport price.

**Article 15: Exoneration of Carrier Liability**

- (a) The carrier shall be relieved of liability to the extent that the accident, loss, delay, or damage was caused by:
- (i) force majeure;
  - (ii) inherent defect of the luggage or personal effects;
  - (iii) contributory negligence of the passenger himself/herself; or
  - (iv) the passenger's pre-existing health condition.
- (b) The defective condition of the vehicle used for the performance of the carriage, or the physical or mental failure of the driver, shall not relieve the carrier of his/her liability.

**Article 16: Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability**

The carrier is not entitled to the benefit of the limitation or exoneration of liability if it is proved that the death, injury, loss, damage, or delay in delivery and/or arrival resulted from a personal act or omission of the carrier or his/her servants, agents, and subcontractors, done with the intent to cause such death, injury, loss, damage, or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage, or delay would probably result.

**Article 17: Claims and Actions**

- (a) Remarks on Delivery
- (i) Upon delivery of the registered luggage, the passenger shall check the number, contents, and condition of the luggage, and if shortage or damage is found, make immediately appropriate remarks in writing to the carrier.
  - (ii) In case of receipt of the registered luggage without remark, the luggage shall be presumed to have been delivered complete and intact.

**(b) Time Bar**

Claims for compensation arising out of a carriage under this Annex shall be time barred unless an action was filed with the court or arbitration was initiated within the following periods from the date of the accident or the actual, scheduled, or normal arrival time at destination, whichever is later:

- (i) three years in case of death, or wounding, or any other bodily, or mental injury to a passenger; and
- (ii) 6 months in case of loss of or damage to and delay of the luggage and personal effects, and delay in the arrival of the passenger.

**(c) Jurisdiction**

- (i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:
  - where the carriage originated from or was destined to;
  - where the loss or damage occurred, if localized;
  - where the principal place of business of the carrier is located; or
  - where the habitual residence of the claimant is located.
- (ii) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has arisen.

**Article 18: Compulsory Passenger Carrier Liability Insurance**

With respect to his/her liability for death or injury of passengers, the carrier shall also comply with his/her obligation under Article 6 (c) of Annex 9 to the Agreement, if he/she contracts for the account of the passenger an insurance against personal injury, for actual damage up to SDR 9,000 without subrogation and/or with renunciation of recourse.

**Part VI: Final Provisions****Article 19: Amendment**

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

**Article 20: Ratification or Acceptance**

- (a) The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.
- (b) Parts I (General Provisions) II (Immigration (Entry/Exit), Health and Customs Control), III (Facilitation Measures) and IV (Passenger Transport Conditions) of this Annex may be ratified or accepted separately from and before Part V (Passenger Road Carrier Liability Regime).

**Article 21: Entry into Force**

- (a) The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.
- (b) In case of separate ratification/acceptance, Parts I (General Provisions) II (Immigration (Entry/Exit), Health and Customs Control), III (Facilitation Measures), and IV (Passenger Transport Conditions) of this Annex may also enter into force separately from and before Part V (Passenger Road Carrier Liability Regime).

**Article 22: Conforming National Law**

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

**Article 23: Reservations**

No reservation to the Annex shall be permitted.

**Article 24: Suspension of the Annex**

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

**Article 25: Relationship with the Agreement**

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

**Article 26: Dispute Settlement**

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

**Article 27: Denunciation**

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Done at Kunming on 5 July 2005 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

**(SGD) His Excellency Sun Chantol**  
Minister of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

**(SGD) His Excellency Zhang Chunxian**  
Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

**(SGD) His Excellency Somphong Mongkhonvilay**  
Minister to Prime Minister's Office

For the Government of the Union of Myanmar

**(SGD) His Excellency Soe Tha**  
Minister of National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

**(SGD) His Excellency Suriya Jungreangkit**  
Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

**(SGD) His Excellency Pham The Minh**  
Vice Minister of Transport

ภาคผนวก ง.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ  
พ.ศ. ....

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

.....  
.....

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล  
ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้  
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและ  
สัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศใน  
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้ว  
ในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้  
"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่าง  
ประเทศเป็นทางค้าปกติ

"ล่าช้า" หมายความว่า

(1) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน

“สัมภาระ” หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนที่บุคคลนั้นได้ทำกับผู้ขนส่งโดยตนเองหรือโดยผู้ทำการแทน

“ข้อสงวน” หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้แสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ได้รับมอบหรือในเวลาที่คุณโดยสารได้รับมอบสัมภาระนั้นคืนแล้วแต่กรณี

“หน่วยสิทธิพิเศษกอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษกอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษกอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน โดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

มาตรา ๖ ในกรณีที่มีการขนส่งตามสัญญารับขนต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น แม้ว่าการขนส่งดังกล่าวจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๕ แต่ทั้งนี้การขนส่งทางถนนเช่นว่านั้น ต้องมิใช่เป็นส่วนเสริมของการขนส่งรูปแบบอื่น

มาตรา ๗ ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกรถซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑  
เอกสารการเดินทาง

ส่วนที่ ๑  
ตั๋วโดยสาร

มาตรา ๙ สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วรายบุคคลหรือตั๋วหมู่คณะ  
การไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร หรือตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน

มาตรา ๑๐ ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- (๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- (๓) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้
- (๔) ราคาตั๋วโดยสาร
- (๕) ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับขน  
ตั๋วโดยสารอาจออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้

ส่วนที่ ๒  
สัมภาระ

มาตรา ๑๑ ให้ผู้ขนส่งออกไปรับสัมภาระลงทะเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้

ไปรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- (๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- (๓) วันที่ออกไปรับสัมภาระลงทะเบียน
- (๔) ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในวรรคสาม
- (๕) ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับขน

## (๖) จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

การไม่ออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้รับบุถึงน้ำหนักหรือจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไปจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๒ ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเลเบียน ในเวลาที่ลงทะเลเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนตามความเหมาะสม ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี

มาตรา ๑๓ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืน คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๔ เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มีบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษา ดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้

ในกรณีที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

## หมวด ๒

## ความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๕ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

มาตรา ๑๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาชนะนั้น

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่รถได้ไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารในทันที คนโดยสารมีสิทธิเรียกคืนสัมภาชนะนั้น โดยคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายบางส่วน หรือเพื่อการล่าช้า

ถ้าคนโดยสารไม่ใช่สิทธิเรียกคืนตามวรรคสาม ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะดำเนินการแก่สัมภาชนะดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาชนะนั้นตั้งอยู่

ในกรณีที่สัมภาชนะนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัว ซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น โดยบุคคลดังกล่าวมีสิทธิอ้างช้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

มาตรา ๒๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเอง
- (๓) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง
- (๔) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่

มาตรา ๒๑ ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนส่งซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น

#### หมวด ๓

### การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และการคิดค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเท่าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

ในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตาย บาดเจ็บ หรือได้รับความสูญเสียทางร่างกายหรือจิตใจ เป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคน โดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียก้อง

รวมกันเกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ

มาตรา ๒๓ ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชั้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

มาตรา ๒๔ ในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มีสาเหตุความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร

มาตรา ๒๕ คู่สัญญา รับขนอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้

จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก

ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๒๖ การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๐ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการ

ล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรืออนุญาตตุลาการมีคำชี้ขาด หรือในกรณีอื่น ณ วันที่ใช้เงิน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

#### หมวด ๔

#### การใช้สิทธิเรียกร้อง

---

มาตรา ๒๘ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญาประกันภัย ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

#### หมวด ๕

#### การระงับข้อพิพาท

---

มาตรา ๒๙ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่ซึ่งการรับชนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- (๒) ศาลในประเทศที่ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (๓) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือ
- (๔) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๓๐ คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะ หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

#### หมวด ๖

#### อายุความ

มาตรา ๓๑ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับชนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

(๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

#### บทเฉพาะกาล

มาตรา ๓๒ พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระระหว่างประเทศที่ตกลงทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวรพีชรา กอบพิพัฒน์ เกิดที่กรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2526 สำเร็จการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง จากคณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2548 สำเร็จการศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาจากสำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภาในสมัยที่ 59 ปีการศึกษา 2549 และเข้าศึกษาหลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2551



