



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

1.แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย

2.อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทาง
ถนนระหว่างประเทศ (CVR 1973)

3.พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2557



แบบสอบถาม

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเรื่องสิทธิการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (The Ride Sharing in case of student's right in Civil and Commercial Law) ซึ่งได้รับสนับสนุนทุนวิจัยจากมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่จึงใคร่ขอความร่วมมือจากทุกท่านในการตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง และตามความคิดเห็นของท่าน เพื่อจะได้นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ทางการศึกษาต่อไป โดยข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามทั้งหมดถือเป็นความลับ ซึ่งจะนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะโดยรวมเท่านั้น

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ตอนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดกาเครื่องหมาย ลงใน ตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

1. เพศ ชาย หญิง

2. อายุ

ต่ำกว่า 15 ปี

15-18 ปี

19-22 ปี

23-25 ปี

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ต่ำกว่า 5,000 บาท

5,000 – 7,000 บาท

7,001 – 10,000 บาท

10,001 – 15,000 บาท

มากกว่า 15,001 บาท

4. ระดับการศึกษา

ชั้นปีที่ 1

ชั้นปีที่ 2

ชั้นปีที่ 3

ชั้นปีที่ 4

5. เวลาส่วนใหญ่ที่ท่านใช้บริการรถแท็กซี่ หรือรถโดยสารประจำทาง

เวลาเช้า (05.00 – 11.00 น.)

เวลากลางวัน (11.00 – 17.00 น.)

เวลาเย็น (17.00 – 23.00 น.)

เวลากลางคืน (23.00 - 05.00 น.)

6. ท่านใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัย จำนวนกี่ครั้งต่อเดือน โดยเฉลี่ย

0 - 2 ครั้ง ต่อ เดือน

3 - 5 ครั้ง ต่อ เดือน

6 - 8 ครั้ง ต่อ เดือน

9 ครั้ง ต่อ เดือนขึ้นไป

7. กรณีนักศึกษาต้องเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สาหรือสะลง นักศึกษาใช้การเดินทางแบบใด

รถส่วนตัว

รถโดยสารของมหาวิทยาลัย

ตักรถยนต์ของเพื่อนไป

ใช้รถประจำทาง

8. กรณีนักศึกษาต้องเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สาหรือสะลง หากนักศึกษาไม่สามารถใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยได้ เช่น มาไม่ทัน นักศึกษาจะใช้การเดินทางแบบใด

รถส่วนตัว

ตักรถยนต์ของเพื่อนที่รู้จักไป

ตักรถยนต์ของเพื่อนที่ไม่รู้จักก็ได้ไปเรียน

ใช้รถประจำทาง

8. กรณีนักศึกษาต้องเดินทางไปเรียนหรือสอบที่วิทยาเขตแม่สา หากนักศึกษาไม่สามารถใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยได้ เช่น มาไม่ทัน สมมติว่านักศึกษาเห็นเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัวกำลังเดินทางไปเรียนหรือสอบที่วิทยาเขตแม่สาเช่นเดียวกัน โพสต์ในสื่อออนไลน์ นักศึกษาจะเลือกใช้การเดินทางนั้นหรือไม่

ใช่ เพราะจำเป็นต้องรีบเดินทางไปเรียนหรือสอบ

ใช่ เพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา

ไม่ใช่ เพราะไม่ไว้ใจเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัว

ไม่ใช่เพราะเลือกใช้บริการรถประจำทางดีกว่า

9. หากมีบริการให้ร่วมโดยสารไปเรียน ที่วิทยาเขตแม่สาที่มีคนขับเป็นนักศึกษาด้วยกันโดยไม่คิดค่า

โดยสารระหว่างรถโดยสารของมหาวิทยาลัยกับรถบริการส่วนตัว ท่านจะใช้บริการแบบใด

รถบริการส่วนตัว

รถโดยสารของมหาวิทยาลัย

ไม่ใช่บริการทั้งสองแบบ

ใช้รถประจำทางทางสาธารณะ หรือ อูเบอร์ แกรบคาร์

10. หากมีแอปพลิเคชันบริการให้ร่วมโดยสาร ไปเรียน ที่วิทยาเขตแม่สาที่มีคนขับเป็นนักศึกษาด้วยกันโดยไม่คิดค่าโดยสารระหว่างรถโดยสารของมหาวิทยาลัยกับรถบริการส่วนตัว ท่านจะ

เลือกใช้บริการแบบใด

ใช้เพราะความทันสมัย

ใช้เพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา

ไม่ใช่เพราะไม่ไวใจเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัว

ไม่ใช่เพราะมีบริการทางเลือก เช่น รถประจำทางสาธารณะ อูเบอร์ แกรบคาร์

ตอนที่ 2: แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติเกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยกับรถโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ มีจำนวน 20 ข้อ ขอให้นักศึกษาพิจารณาการปฏิบัติของตัวท่าน และ โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับที่เป็นจริงมากที่สุด เพียง 1 ช่อง ของแต่ละข้อ

5 หมายถึง มากที่สุด

4 หมายถึง มาก

3 หมายถึง ปานกลาง

2 หมายถึง น้อย

1 หมายถึง น้อยที่สุด

0 หมายถึง ไม่มี

ตัวอย่าง

	5	4	3	2	1	0
1. นักศึกษาเคยใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน			✓			

2. ความปลอดภัยในการเดินทาง						✓
----------------------------	--	--	--	--	--	---

ในข้อที่ 1 แสดงว่าเมื่อพิจารณาแล้ว นักศึกษา

ประโยชน์ของการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันมีมากที่สุด

ในข้อที่ 2 แสดงว่าเมื่อพิจารณาแล้วการที่ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันกับบุคคลแปลกหน้า

นักศึกษารู้สึกว่าไม่มีปลอดภัยเลย

หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ					
	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1	ไม่มีหรือ ไม่แน่ใจ 0
1. นักศึกษารู้จักการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) หรือไม่						
2. นักศึกษารู้จักบริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน เช่น อูเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ หรือไม่						
3. ความสะดวกในการใช้บริการรถมหาวิทยาลัย						
กรณีใช้บริการรถแท็กซี่ หรือรถบริการส่วนตัว						
4. การชำระเงินต้องชำระผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น						
5. ความปลอดภัยของผู้โดยสารหญิง						
6. ความสะดวกในการใช้แอปพลิเคชันในมือถือ						
7. ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร						
8. บอกราคาชัดเจน ตรวจสอบได้						
9. บริการที่ดีกว่า						
10. รถใหม่กว่า						

หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ					
	5	4	3	2	1	0
11. ผู้ขับไม่ชำนาญเส้นทาง						
12. รอนาน						
13. ระบบ GPS นำทาง บางครั้งมีปัญหา						
กรณีมีแอปพลิเคชันบริการรถบริการส่วนตัวโดยนักศึกษา						
14. หากมีบริการให้ร่วมโดยสารไปเรียน ที่วิทยาเขตแม่สา หรือสะลง ท่านจะใช้บริการหรือไม่						
15. หากคนขับเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยเดียวกับท่าน ท่านจะใช้บริการหรือไม่						
18. มารยาทในการขับขี่ของผู้ขับขี่ มีมารยาทดี เคารพกฎจราจร						
19. สภาพภายในห้องโดยสาร มีการติดตั้ง อุปกรณ์สำคัญ ประจำรถตามที่กฎหมายกำหนด เช่น มิเตอร์ วิทยุสื่อสาร ตารางอัตราค่าโดยสาร						
20. ปริมาณรถโดยสารของมหาวิทยาลัยมีความเพียงพอในการเรียกใช้บริการ						

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

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

DONE AT GENEVA ON 1 MARCH 1973

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**CONVENTION
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE VOYAGEURS ET DE BAGAGES PAR ROUTE
(C V R)**

EN DATE, À GENÈVE, DU 1^{er} MARS 1973

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES



**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 of 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:

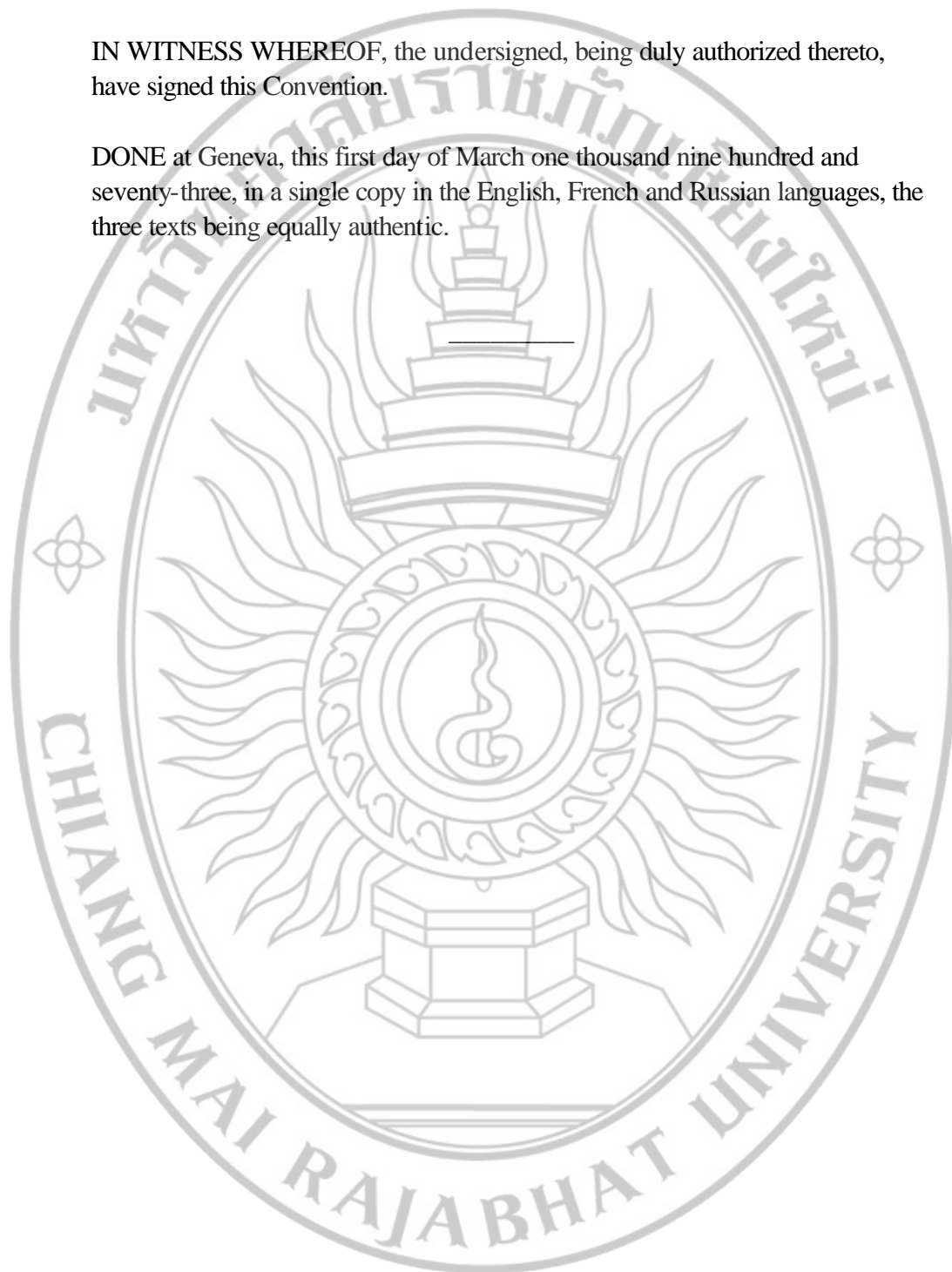
- (a) ratifications and accessions under article 24;
- (b) the dates of entry into force of this Convention pursuant to article 26;
- (c) denunciations under article 26;
- (d) the termination of this Convention under article 27;
- (e) notices received under article 28;
- (f) notices received under articles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





พระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๗

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗
เป็นปีที่ ๖๙ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๗”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ เป็นทางค้าปกติของตน ไม่ว่าจะมีส่วนหรือไม่มีก็ตาม

“การเดินทาง” หมายความว่า การเดินทางของคนโดยสารโดยรถจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามที่กำหนดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงการขึ้นหรือลงรถในระหว่างการเดินทางนั้นด้วย

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“ล่าช้า” หมายความว่า

(๑) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลา ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

(๒) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

“สัมภาระ” หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

“สัมภาระติดตัว” หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคอนโดยสารถหว่างการเดินทางและให้หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารถหว่าง

“สัมภาระลงทะเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่คนโดยสารถหว่างมอบให้ผู้ขนส่งดูแล

“ข้อสงวน” หมายความว่า ข้อความเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนว่าอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อยซึ่งผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนหรือข้อความที่คนโดยสารถหว่างมีหนังสือแจ้งผู้ขนส่งในเวลาที่ได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้นคินว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น แล้วแต่กรณี

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารถหว่างประเทศ ในกรณีในส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในการขนส่งคนโดยสารถหว่างและสัมภาระ ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารถหว่างหรือสัมภาระในระหว่างการใช้การขนส่งรูปแบบอื่น ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น

ในกรณีที่มีการเดินทางตามสัญญารับขนคนโดยสารถหว่างประเทศต้องหยุดลงด้วยเหตุใดก่อนถึงจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งนั้นด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้นจะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่น

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

สัญญารับขนคนโดยสารถหว่างประเทศ

มาตรา ๖ สัญญารับขนคนโดยสารถหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารถหว่างว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารถหว่างและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมียาหนึ่งหรือไม่กี่ตาม

มาตรา ๗ ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

ข้อตกลงที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญานั้น

มาตรา ๘ การรับขนคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารไว้เป็นหลักฐานให้แก่คนโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วโดยสารที่ออกเป็นรายบุคคลหรือตั๋วโดยสารที่ออกเป็นหมู่คณะ

มาตรา ๙ ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

(๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

(๓) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้

(๔) ราคาตั๋วโดยสาร

(๕) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

ตั๋วโดยสารอาจออกโดยระบุชื่อคนโดยสารหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้

มาตรา ๑๐ การไม่ได้ออกตั๋วโดยสารตามมาตรา ๘ การออกตั๋วโดยสารโดยมีรายการไม่ครบถ้วนตามมาตรา ๙ หรือการที่ตั๋วโดยสารสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งต้องออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้

มาตรา ๑๒ ใบรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

(๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

(๓) วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน

(๔) จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียน

(๕) ค่าขนส่งสัมภาระลงทะเบียนส่วนที่เกินเกณฑ์สูงสุดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๓

(๖) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๑๓ การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๑ หรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๒ (๔)

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเลเปียนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

การไม่ได้ออกไปรับสัมภาระลงทะเลเปียนตามมาตรา ๑๑ ย่อมไม่ทำให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๒

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๔ ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเลเปียนในเวลาที่ยังลงทะเลเปียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องระบุข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเลเปียนตามความเหมาะสม

ถ้าผู้ขนส่งมิได้ระบุข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๕ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนคืนให้แก่คนโดยสาร คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารมีหนังสือแจ้งข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเปียนโดยมิได้มีหนังสือแจ้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๖ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเปียนให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มิบุคคลใดเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเลเปียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าวให้ เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนที่จะรับมอบสัมภาระลงทะเลเปียนนั้น

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระลงทะเลเปียนเมื่อรถมาถึงจุดปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเปียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นยังอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งอาจมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระนั้นแทนก็ได้ โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระลงทะเลเปียนที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการเกี่ยวกับสัมภาระนั้นตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระได้รับการดูแลรักษาไว้ แต่ถ้าสัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

หมวด ๓

ความรับผิดและชดเชยเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัวอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

มาตรา ๒๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นคืน

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสารภายในสามสิบวันนับแต่เวลาที่รถไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหายและคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระลงทะเบียนกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที และคนโดยสารมีสิทธิเรียกสัมภาระนั้นคืน โดยจะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายหรือความเสียหายบางส่วนหรือเพื่อความล่าช้า

ถ้าคนโดยสารไม่ใช่สิทธิเรียกคืนตามวรรคสาม ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่

ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

มาตรา ๒๑ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๒ ผู้ขนส่งจะปฏิเสธความรับผิดในความสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่มิได้

มาตรา ๒๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

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

หมวด ๔

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินห้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในเหตุการณ์เดียวกัน

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระลงทะเลเปื้อนนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระลงทะเลเปื้อนหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่สัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งกรณีตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีความเสียหายอื่นที่เกิดจากความล่าช้า ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินราคา ค่าโดยสาร

มาตรา ๒๗ คู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอาจตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้

มาตรา ๒๘ นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศได้ เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งที่เกิดขึ้นภายหลังอันจะโทษผู้ขนส่งไม่ได้ ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารตามส่วนที่ยังไม่ได้ขนส่ง

มาตรา ๒๙ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๓๐ การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๓ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๖ มิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำ

การหรือดเว้นการกระทำโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ซึ่งที่รู้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๓๑ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วย สิทธิพิเศษเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๕

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๒ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณี จากสัญญาหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง บุคคลที่ถูกใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนด ในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อผู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

มาตรา ๓๓ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้อง คดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- (๒) ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ
- (๔) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๓๔ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมาย ว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๓๕ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดเวลา ดังต่อไปนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

- (๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร
- (๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้าของสัมภาระและความล่าช้า ในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

การนับอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกร้อง หรือวันที่ถึงจุดปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงจุดปลายทาง หรือวันที่สมควรถึงจุดปลายทางตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่ง ในพฤติการณ์เดียวกัน แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันมีโทษทางอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้นำอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี



หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุปสรรคในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายกฤษฎา เอี่ยมละมัย
วัน เดือน ปี เกิด	23 มิถุนายน 2521
ประวัติการศึกษา	<p>สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เชียงใหม่ ปีการศึกษา 2538</p> <p>สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีบัณฑิต มหาวิทาลัยพายัพ ปีการศึกษา 2544</p> <p>สำเร็จการศึกษาระดับบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา ปีการศึกษา 2549</p> <p>สำเร็จการศึกษา Master of Laws in Global Business Laws (LL.M.) La Trobe University, Australia (2010)</p> <p>สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีการศึกษา 2554</p>
ผลงานวิชาการ	<p>1) เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายธุรกิจ (Business Law) ได้รับทุนสนับสนุนจากคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปี พ.ศ.2556</p> <p>2) โครงการวิจัยเรื่องความรู้ของนักศึกษาสาขาวิชานิติศาสตร์เกี่ยวกับคุณธรรมและจริยธรรมที่สอดแทรกในวิชากฎหมาย: กรณีศึกษาวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้ (2556)</p> <p>3) บทความวิชาการเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาหนี้ในระบบเปรียบเทียบในประเทศไทย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นำเสนอต่อจัดการประชุมวิชาการระดับชาติด้านชายแดนศึกษาและการพัฒนา ระหว่างประเทศครั้งที่ 1: “คนและทรัพยากรในกลุ่มน้ำโขงภายใต้</p>

สภาวะความไม่แน่นอน: การเปลี่ยนแปลง ? การปรับตัว ? และ การ
ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ?” ระหว่างวันที่ 15 – 17 มิถุนายน 2561 ณ.
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย

