สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

พ.ศ. ....

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๗

วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๗ อ.พ. ๑๔/๒๕๕๗

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
www.senate.go.th

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... เสนอโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศและเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มีทั้งหมด ๓๕ มาตรา สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

๑. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓)

ในพระราชบัญญัตินี้

"คนโดยสาร" หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางค้าปกติของตน ไม่ว่าจะมีสัมภาระหรือไม่ก็ตาม

"การเดินทาง" หมายความว่า การเดินทางของคนโดยสารโดยรถจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามที่กำหนดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงการขึ้นหรือลงรถในระหว่างการเดินทางนั้นด้วย

"รถ" หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"ล่าช้า" หมายความว่า

(๑) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลา ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

(๒) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

"สัมภาระ" หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

"สัมภาระติดตัว" หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสารระหว่างการเดินทาง และให้หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารด้วย

"สัมภาระลงทะเบียน" หมายความว่า สัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล

"ข้อสงวน" หมายความว่า ข้อความเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนว่าอยู่ในสภาพไม่เรียบร้อยซึ่งผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียน หรือข้อความที่คนโดยสารมีหนังสือแจ้งผู้ขนส่งในเวลาที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้นคืนว่า มีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น แล้วแต่กรณี

"หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

๒. สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๒.๑ สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม **(ร่างมาตรา ๖)**

๒.๒ ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ ข้อตกลงที่เป็นโมฆะดังกล่าวไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญานั้น **(ร่างมาตรา ๗)**

๒.๓ การรับขนคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารไว้เป็นหลักฐานให้แก่คนโดยสารไม่ว่าเป็นตั๋วโดยสารที่ออกเป็นรายบุคคลหรือตั๋วโดยสารที่ออกเป็นหมู่คณะ **(ร่างมาตรา ๘)**

๒.๔ ผู้ขนส่งต้องออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสาร เมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้ **(ร่างมาตรา ๑๑)**

๒.๕ การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก **(ร่างมาตรา ๑๓)**

๓. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

๓.๑ ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องระบุข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม และผู้ขนส่งมีสิทธิตรวจสอบสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในสัมภาระนั้น แต่ถ้าหากผู้ขนส่งมิได้ระบุข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อย **(ร่างมาตรา ๑๔)**

๓.๒ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสาร คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารมีหนังสือแจ้งข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที และถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยมิได้มีหนังสือแจ้งข้อสงวนให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย **(ร่างมาตรา ๑๕)**

๓.๓ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว และในกรณีที่มีบุคคลใดเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าวให้เว้นแต่บุคคลนั้นพิสูจน์ถึงสิทธิของตนที่จะรับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น **(ร่างมาตรา ๑๖)**

๔. ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๓)

๔.๑ กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า รวมทั้งความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัวและผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นกระทำการของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน นอกจากนี้ได้มีการกำหนดข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดของผู้ขนส่ง **(ร่างมาตรา ๑๗ – ร่างมาตรา ๒๓)**

๕. การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน (หมวด ๔)

๕.๑ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินเก้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อศนโดยสารหนึ่งคนในเหตุการณ์เดียวกัน **(ร่างมาตรา ๒๔)**

๕.๒ ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระลงทะเบียนนั้นหรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระลงทะเบียนหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า และในกรณีที่สัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน **(ร่างมาตรา ๒๕)**

๕.๓ ในกรณีที่มีความเสียหายอื่นที่เกิดจากความล่าช้า ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินราคาค่าโดยสาร **(ร่างมาตรา ๒๖)**

๕.๔ นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้แล้ว ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่ง

ที่เกิดขึ้นภายหลังอันจะโทษผู้ขนส่งไม่ได้ ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารตามส่วนที่ยังไม่ได้ขนส่ง **(ร่างมาตรา ๒๘)**

๕.๕ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ **(ร่างมาตรา ๒๙)**

๕.๖ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย **(ร่างมาตรา ๓๑)**

๖. การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๕)

๖.๑ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง

(๒) ศาลในประเทศที่มีความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้

(๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ

(๔) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ **(ร่างมาตรา ๓๓)**

๖.๒ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ **(ร่างมาตรา ๓๔)**

๖.๓ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

(๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

(๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้าของสัมภาระและความล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

การนับอายุความดังกล่าว ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกร้อง หรือวันที่ถึงจุดปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงจุดปลายทาง หรือวันที่สมควรถึงจุดปลายทางตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันมีโทษทางอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าอายุความดังกล่าว ให้นำอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ **(ร่างมาตรา ๓๕)**

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

ข้อดี

๑. เพื่อให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศที่มีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น

๒. เพื่อเป็นการช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

๓. เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๔. เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

๕. เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประเทศ โดยไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญา

๖. จะมีการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งไว้ต่างกับหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ผู้ประกอบการฯ จะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตัวเองได้ โดยหากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีผลใช้บังคับก็จะทำให้ผู้ประกอบการฯ จะรับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ จะทำให้ภาระของผู้ประกอบการฯ น้อยลง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความแน่นอน ลดความเสี่ยงในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการฯ อีกด้วย

ข้อสังเกต

แม้ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจะมีข้อดีตามที่กล่าวไว้ข้างต้นหลายประการก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวอาจมีข้อสังเกต ดังต่อไปนี้

๑. ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ อาจได้รับผลกระทบโดยตรงจากกฎหมายฉบับนี้ กล่าวคือ ผู้ประกอบการฯ มีภาระที่จะต้องดำเนินกิจการต่างๆ ให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...

๒. กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม ควรเผยแพร่หลักการและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ตลอดจนการทำความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
กันยายน ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณา
จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภางค์จิตต ไตรเพทพิสัย ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑
นางปรียาภา ทาระ นิติกรชำนาญการพิเศษ
นางพัชรา พุกเศรษฐี วิทยากรปฏิบัติการ
นางพวงผกา วรศิลป์ เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวอมรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
นางสาวอลงกรณ์ ตันเบ็ต เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน
กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๘

ผลิตโดย
กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ) ๑

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... - ๑ -
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
เรื่องเสร็จที่ ๖๐๗/๒๕๕๖ ..... - ๘ -
- ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการการรับขนคนโดยสาร
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... - ๑๔ -
- ความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนโดยสาร
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... - ๑๖ -
- ความเป็นมาและปัญหาสำคัญของการรับขนคนทางถนน ..... - ๑๘ -
- ภาคผนวก 5 : การข้ามแดนของบุคคล ..... - ๑๙ -
- ANNEX 5: CROSS-BORDER MOVEMENT OF PEOPLE ..... - ๓๒ -

ภาคผนวก

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี
ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๔๒๖ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๗
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... (๑)

: ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ) ..... (๒)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ) ..... (๑๑)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ. ....

ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

ความเป็นมา

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญ

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๑.๒ เหตุผล

โดยที่การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่นๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศและเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....”

๓. **คำปรารภ**

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๔. **วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)**

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๕. **บทนิยาม (ร่างมาตรา ๓)**

ในพระราชบัญญัตินี้

"คนโดยสาร" หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางค้าปกติของตน ไม่ว่าจะมีสัมภาระหรือไม่ก็ตาม

"การเดินทาง" หมายความว่า การเดินทางของคนโดยสารโดยรถจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามที่กำหนดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงการขึ้นหรือลงรถในระหว่างการเดินทางนั้นด้วย

"รถ" หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"ล่าช้า" หมายความว่า

(๑) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลา ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

(๒) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

"สัมภาระ" หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

"สัมภาระติดตัว" หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสารระหว่างการเดินทาง และให้หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารด้วย

"สัมภาระลงทะเบียน" หมายความว่า สัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล

"ข้อสงวน" หมายความว่า ข้อความเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนว่าอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อยซึ่งผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียน หรือข้อความที่คนโดยสารมีหนังสือแจ้งผู้ขนส่งในเวลาที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้นคืนว่า มีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น แล้วแต่กรณี

"หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

๖. มาตรารักษาการ (ร่างมาตรา ๕)

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๗. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๗.๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๔)

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารหรือสัมภาระในระหว่างการใช้การขนส่งรูปแบบอื่น ให้ผู้ขนส่งรับผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น

ในกรณีที่การเดินทางตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศต้องหยุดลงด้วยเหตุใดก่อนถึงจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งนั้นด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้นจะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่น

๗.๒ หมวด ๑ สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๗.๒.๑ กำหนดขอบเขตของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

๗.๒.๒ กำหนดลักษณะของข้อตกลงในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศที่มีผลอันเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

ข้อตกลงที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญานั้น

๗.๒.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารสำหรับการรับขนโดยสารตามสัญญารับขนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๘)

มาตรา ๘ การรับขนคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารไว้เป็นหลักฐานให้แก่คนโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วโดยสารที่ออกเป็นรายบุคคลหรือตั๋วโดยสารที่ออกเป็นหมู่คณะ

๗.๒.๔ กำหนดรายละเอียดที่อย่างน้อยที่จำเป็นต้องมีในตั๋วโดยสาร (ร่างมาตรา ๙)

มาตรา ๙ ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

(๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

(๓) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้

(๔) ราคาค่าโดยสาร

(๕) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

ตั๋วโดยสารอาจออกโดยระบุชื่อคนโดยสารหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้

๗.๒.๕ กำหนดให้การไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร การออกตั๋วโดยสารโดยมีรายการไม่ครบถ้วน หรือการที่ตั๋วโดยสารสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๑๐)

มาตรา ๑๐ การไม่ได้ออกตั๋วโดยสารตามมาตรา ๘ การออกตั๋วโดยสารโดยมีรายการไม่ครบถ้วนตามมาตรา ๙ หรือการที่ตั๋วโดยสารสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๗.๒.๖ กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งต้องออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนแก่คนโดยสาร (ร่างมาตรา ๑๑)

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งต้องออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้

๗.๒.๗ กำหนดรายละเอียดที่ใบรับสัมภาระลงทะเบียนจะต้องมีรายการเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ (ร่างมาตรา ๑๒)

มาตรา ๑๒ ใบรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

(๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

(๓) วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน

(๔) จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียน

(๕) ค่าขนส่งสัมภาระลงทะเบียนส่วนที่เกินเกณฑ์สูงสุดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๓

(๖) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

๗.๒.๘ กำหนดให้การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน หรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ร่างมาตรา ๑๓)

มาตรา ๑๓ การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๑ หรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๒ (๔) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๑ ย่อมไม่ทำให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

๗.๓ หมวด ๒ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

๗.๓.๑ กำหนดถึงกรณีที่ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น (ร่างมาตรา ๑๔)

มาตรา ๑๔ ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องระบุข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม และผู้ขนส่งมีสิทธิตรวจสอบสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในสัมภาระนั้น

ถ้าผู้ขนส่งมิได้ระบุข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อย

๗.๓.๒ กำหนดให้คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายในและสภาพของสัมภาระนั้นในเวลาที่ผู้ขนส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสาร (ร่างมาตรา ๑๕)

มาตรา ๑๕ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสาร คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารมีหนังสือแจ้งข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยมิได้มีหนังสือแจ้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

๗.๓.๓ กำหนดให้เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว (ร่างมาตรา ๑๖)

มาตรา ๑๖ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มีบุคคลใดเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าวให้ เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนที่จะรับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระลงทะเบียนเมื่อรถมาถึงจุดปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นยังอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งอาจมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระนั้นแทนก็ได้ โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการเกี่ยวกับสัมภาระนั้นตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระได้รับการดูแลรักษาไว้ แต่ถ้าสัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

๗.๔ หมวด ๓ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

๗.๔.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง (ร่างมาตรา ๑๗)

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

๗.๔.๒ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า (ร่างมาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

๗.๔.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัวอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง (ร่างมาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัวอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

๗.๔.๔ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นคืน (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นคืน

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสารภายในสามสิบวันนับแต่เวลาที่รถไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระลงทะเบียนกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที และคนโดยสารมีสิทธิเรียกสัมภาระนั้นคืน โดยจะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายหรือความเสียหายบางส่วน หรือเพื่อความล่าช้า

ถ้าคนโดยสารไม่ใช้สิทธิเรียกคืนตามวรรคสาม ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่

ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

๗.๔.๕ กำหนดกรณีที่ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของตน (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นกระทำการของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น แล้วแต่กรณี

๗.๔.๖ กำหนดให้ผู้ขนส่งจะปฏิเสธความรับผิดในความสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่มิได้ (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ผู้ขนส่งจะปฏิเสธความรับผิดในความสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่มิได้

๗.๔.๗ กำหนดข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) ความชำรุดบกพร่องของสัมภาระนั้นเอง

(๓) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง

(๔) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

๗.๕ หมวด ๔ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

๗.๕.๑ กำหนดให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ (ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินเก้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในเหตุการณ์เดียวกัน

๗.๕.๒ กำหนดให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระลงทะเบียนนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระลงทะเบียนหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่สัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งกรณีตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

๗.๕.๓ กำหนดให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายอื่นที่เกิดจากความล่าช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีความเสียหายอื่นที่เกิดจากความล่าช้า ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินราคาค่าโดยสาร

๗.๕.๔ กำหนดให้คู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอาจตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งมากกว่าที่กฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทนก็ได้ (ร่างมาตรา ๒๗)

มาตรา ๒๗ คู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอาจตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้

๗.๕.๕ กำหนดให้ผู้ขนส่งที่ไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งที่เกิดขึ้นภายหลังอันจะโทษผู้ขนส่งไม่ได้ ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารส่วนที่ยังไม่ได้ขนส่ง นอกจากค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดไว้แล้ว (ร่างมาตรา ๒๘)

มาตรา ๒๘ นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งที่เกิดขึ้นภายหลังอันจะโทษผู้ขนส่งไม่ได้ ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารตามส่วนที่ยังไม่ได้ขนส่ง

๗.๕.๖ กำหนดให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๒๙)

มาตรา ๒๙ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

๗.๕.๗ กำหนดการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๓ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๖ มิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

๗.๕.๘ กำหนดวิธีการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๑)

มาตรา ๓๑ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

๗.๖ หมวด ๕ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

๗.๖.๑ กำหนดให้ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด (ร่างมาตรา ๓๒)

มาตรา ๓๒ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง บุคคลที่ถูกใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

๗.๖.๒ กำหนดเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีในการฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๓ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง

(๒) ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้

(๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ

(๔) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๗.๖.๓ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๓๔)

มาตรา ๓๔ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

๗.๖.๔ กำหนดอายุความในการฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการขี้ขาดเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๓๕)

มาตรา ๓๕ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

(๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

(๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้าของสัมภาระและความล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

การนับอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกร้อง หรือวันที่ถึงจุดปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงจุดปลายทาง หรือวันที่สมควรถึงจุดปลายทางตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันมีโทษทางอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้นำอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย*

---

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

๒. ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เสนอ

กระทรวงคมนาคม

๓. ความเป็นมา

๓.๑ เนื่องด้วยในปัจจุบันประเทศไทยได้เปิดความสัมพันธ์ทั้งทางด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น อันมีผลทำให้ปริมาณการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสูงขึ้น อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งใกล้และไกลในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ จึงทำให้ประชาชนของแต่ละประเทศในภูมิภาคมีความต้องการที่จะเดินทางไปมาหาสู่เพื่อติดต่อกันมากยิ่งขึ้น

๓.๒ ถ้าเกิดความเสียหายหรือความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงจากการขนส่ง ผู้ที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ (รับขน) ซึ่งใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าในรูปแบบต่างๆ ทั้งที่เป็นการขนส่งในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ เว้นแต่เป็นการขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายเฉพาะ ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติการรับของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

(๒) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยใช้รูปแบบการขนส่ง (mode of transport) มากกว่าหนึ่งรูปแบบ ไม่ว่าต้นทางหรือปลายทางของการขนส่งจะอยู่ในประเทศไทยหรือไม่

(๓) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. .... ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าและคนโดยสารทางอากาศ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

๓.๓ ในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ (ค.ศ. ๑๙๗๓) กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกได้ทำอนุสัญญาขึ้นฉบับหนึ่งเรียกว่า Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road, 1973 (อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศโดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๗๓) โดยเรียกชื่อย่อว่า CVR เพื่อใช้บังคับกับสัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport) โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ค.ศ. ๑๙๙๔

---

* ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ประเทศภาคีสมาชิกประกอบด้วย Bosnia and Herzegovina, Croatia, Czech Republic, Latvia, Serbia, Montenegro, Slovakia, Ukraine มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น ในปัจจุบันประเทศสมาชิกต่างๆ จึงมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน CVR แยกต่างหากจากกฎหมายแพ่งเรื่องการรับขนที่ใช้บังคับแก่การขนส่งทั่วไป ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคี CVR จึงเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประชาชนของประเทศสมาชิกเหล่านี้ โดยไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ให้บริการขนส่งของประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

๓.๔ ต่อมาเนื่องจากประเทศไทยได้มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregional Cross-border Transport Agreement: GMS CBTA อันประกอบด้วยประเทศสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ลงนามเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ โดยได้มีการให้ความเห็นชอบแก่ภาคผนวก ๕ การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน ภายใต้ความตกลง GMS CBTA ซึ่งในภาคผนวกดังกล่าวได้นำอนุสัญญา CVR เป็นแม่แบบในการร่าง หากแต่เนื่องจากอนุสัญญา CVR มีความซับซ้อน และรายละเอียดค่อนข้างมาก ประเทศสมาชิกจึงเห็นควรร่าง ภาคผนวก ๕ ของความตกลง GMS ให้มีความยุ่งยากซับซ้อนน้อยลง (simplified version) กว่าอนุสัญญา CVR

๓.๕ ประเทศไทยได้ลงนามในภาคผนวก ๕ เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ ซึ่งภาคผนวก ๕ ดังกล่าว จะมีผลใช้บังคับในวันที่ประเทศภาคีอย่างน้อย ๒ ประเทศได้ให้สัตยาบัน โดยจะมีผลระหว่างประเทศที่ได้ให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น ดังนั้น จึงทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามภาคผนวก ๕ ของความตกลงฯ ในการนี้ จึงได้มีคำสั่งคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ ที่ ๑/๒๕๕๐ สั่ง ณ วันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๐เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสำหรับการพิจารณาจัดทำร่าง พ.ร.บ. การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปรับปรุงกฎหมายการรับขนคนโดยสารของประเทศไทยให้สอดคล้องกับภาคผนวก ๕ ของความตกลง GMS CBTA ต่อไป

๔. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๔.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๔.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่าประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS CBTA) จึงทำให้ประเทศไทยมีภาระผูกพันที่จะต้องปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศให้เป็นไปตามความตกลง GMS CBTA โดยหลังจากที่ได้พิจารณากฎหมายภายในของประเทศแล้ว ปรากฏว่าประเทศไทยไม่มีบทกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนส่งคนโดยสารที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับความตกลงฯ ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติร่างกฎหมายฉบับนี้เพื่อให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีตามการเข้าเป็นภาคีความตกลง GMS CBTA นอกจากนั้นกฎหมายฉบับนี้จะสามารถใช้เป็นกรอบแนวทางในการเจรจาจัดทำความตกลงระหว่างประเทศกับกลุ่มประเทศอื่นที่สามารถขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างกันกับประเทศไทยได้ เช่น อาเซียน

๔.๓ ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่ต้องการแก้ไข

เนื่องจากในปัจจุบันการเดินทางติดต่อกันระหว่างประชาชนของแต่ละประเทศในภูมิภาคเดียวกันมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศที่มีแนวพรมแดนติดต่อถึงกันมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ดังนั้น หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายแพ่งเฉพาะสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศแล้ว เมื่อผู้ประกอบการขนส่งของไทยถูกผู้เสียหายฟ้องเรียกค่าเสียหายในศาลไทย ก็จะเกิดปัญหาแก่ผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดจำนวนค่าเสียหายได้ ต่างจากหลักเกณฑ์ตามภาคผนวก ๕ ที่ผู้ประกอบการฯ จะรับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ) ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีเช่นนี้ หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ แยกต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ประกอบการขนส่งของไทยย่อมต้องมีภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการให้บริการมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งของต่างประเทศที่ใช้หลักเกณฑ์ตามภาคผนวก ๕ ของความตกลงฯ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในการแข่งขันให้บริการการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๔.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม (มาตรา ๕)

(๒) วางหลักเกณฑ์ในเรื่องเอกสารการเดินทาง อันประกอบด้วยตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน โดยมีการกำหนดรูปแบบและรายการขั้นต่ำของตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน แต่ทั้งนี้ การไม่ออกตั๋วโดยสาร หรือการออกตั๋วโดยสารที่มีความ

ผิดปกติหรือสูญหาย ไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน (มาตรา ๙ มาตรา ๑๐และมาตรา ๑๑)

(๓) กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการบันทึกสัญญารับขนว่าจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสาร การออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน การตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาลงทะเบียนสัมภาระ (มาตรา ๙ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒)

(๔) วางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้ต้องรับผิดต่อความสูญหาย หรือความเสียหาย อันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น รับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางล่าช้า รับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับรับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระ รับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงที่ได้กระทำในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น (มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ และมาตรา ๑๙)

(๕) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามหลักข้อสันนิษฐานการรับผิด กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิด ถ้าความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ถึงข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนด (มาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๐)

(๖) วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระลงทะเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน ๘.๓๓ SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือ ๑๖๖.๖๗ SDR ต่อหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน ในกรณีความสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่คนละ ๑๖๖.๖๗ SDR และในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มิใช่ความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บของคนโดยสารสาร ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร (มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔)

๔.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

เนื่องด้วยในปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในความตกลง GMS CBTA ซึ่งในความตกลงดังกล่าวได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนน

ระหว่างประเทศเอาไว้ หากแต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยในปัจจุบันยังมีหลักเกณฑ์ที่ไม่สอดคล้องกับภาคผนวก ๕ ดังนั้น จึงไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการบัญญัติ พ.ร.บ. การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศขึ้น

๔.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้สามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้

เนื่องจากเดิมไม่มีกฎหมายฉบับใดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ ดังนั้น จึงต้องมีกฎหมายเฉพาะเข้ามาจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าว

๕. ใครเป็นผู้ทำภารกิจ

เนื่องด้วยร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ ตลอดจนเป็นการจำกัดสิทธิของบุคคล ดังนั้น รัฐ โดยกระทรวงคมนาคม จึงควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๖. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ความจำเป็นในการตราร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ประการ

๖.๑ ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในความตกลง GMS CBTA ซึ่งได้มีการกำหนดหลักการ และรายละเอียดเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเอาไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนคนโดยสารในปัจจุบันของประเทศไทย ดังนั้น เพื่อเป็นการอนุวัตรการความตกลงฯ ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายมารองรับพันธกรณีดังกล่าว

นอกจากนี้ หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็เป็นการยากที่ผู้ประกอบการของไทย จะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศอื่นที่มีความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของไทยจะมีภาระหน้าที่ ตลอดจนต้นทุนการประกอบการที่สูงกว่า

๖.๒ การบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการติดต่อไปมาหาสู่กันของประชาชนแต่ละประเทศในภูมิภาคเดียวกันถือได้ว่าเป็นตัวเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่สำคัญ อีกทั้งยังเป็นสิ่งหนึ่งที่จะทำให้การดำเนินกิจการค้าขายและการพาณิชย์ของประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ ดำเนินไปได้ด้วยดี รัฐจึงควรมีเครื่องมือในการบริหารจัดการการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ อีกทั้งยังจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานด้านการขนส่งทางถนนที่ดีขึ้นอีกด้วย

๖.๓ สภาพบังคับของกฎหมาย

กฎหมายนี้เป็นไปในลักษณะของการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ และบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๗. ความซ้ำซ้อนของกฎหมาย

ในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทใดๆ จากการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ จะทำให้ต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ (รับขน) ซึ่งใช้บังคับแก่การขนส่งโดยทั่วไปมาบังคับใช้ ซึ่งกฎหมายแพ่งดังกล่าวไม่มีความครอบคลุมรายละเอียดต่างๆ ของการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอย่างเพียงพอ ดังนั้น เพื่อเป็นการอุดช่องโหว่ของกฎหมาย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องตราร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

๘. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการฯ มีภาระที่จะต้องดำเนินกิจการต่างๆ ให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... เช่น รายละเอียดในตั๋วโดยสารจะต้องมีรายละเอียดขั้นต่ำตามที่ร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนดไว้ อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้จะมีผลดีแก่ผู้ประกอบการฯ คือ ร่างพระราชบัญญัติฯ จะมีการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งไว้ ต่างกับหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ประกอบการฯ จะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตัวเองได้ โดยหากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีผลใช้บังคับก็จะทำให้ผู้ประกอบการฯ รับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ จะทำให้ภาระของผู้ประกอบการฯ น้อยลง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความแน่นอน ลดความเสี่ยงในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการฯ อีกด้วย

๙. ความพร้อมของรัฐ

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... นี้ เป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาสาระสำคัญในทางแพ่งและไม่มีบทบัญญัติที่มีเนื้อหาสาระสำคัญในทางปกครอง เช่น ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องของการอนุญาตที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน เป็นต้น หน้าที่โดยทั่วไปของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม คงจะมีแต่การนำเสนอและการชี้แจงร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา

อย่างไรก็ดี หน้าที่หนึ่งที่รัฐ โดยกรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม มีความจำเป็นต้องดำเนินการต่อไปในระยะยาวได้แก่การเผยแพร่หลักการและสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ.ฯ ตลอดจนการทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ซึ่ง กรมการขนส่งทางบก ได้มีการเผยแพร่ความตกลง GMS CBTA ทั้งในรูปแบบของการแจกจ่ายหนังสือความตกลงฯ ตลอดจนการเผยแพร่ความตกลงฯ ในรูปแบบของอิเล็คทรอนิคส์ ผ่านเว็บไซต์ www.ltpcenter.com อันเป็นเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการส่งเสริมการขนส่งทางบก นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังวางแผนที่จะนำหลักการ ตลอดจนสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเผยแพร่ผ่านการจัดการอบรมสัมมนาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการฯ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องโดยเร็วหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมีผลใช้บังคับ

๑๐. วิธีการทำงาน การตรวจสอบและการประเมินผลสัมฤทธิ์

ไม่มี

๑๑. อำนาจในการตราอนุบัญญัติ

ไม่มี

๑๒. การรับฟังความคิดเห็น

ตามที่ได้กระทรวงคมนาคม ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... นั้น ได้การแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นกรรมการจำนวนรวม ๒๖ ท่าน ซึ่งรวมถึงผู้แทนของหน่วยงานที่มีส่วนได้เสียโดยตรงด้วย เช่น ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง บริษัท ขนส่ง จำกัด สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมรถโดยสารไม่ประจำทาง และสมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางแห่งประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีมติเห็นว่า ประเทศไทยควรมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ แยกต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เรื่องเสร็จที่ ๖๐๗/๒๕๕๖

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๑๔๙๒ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๕ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๕ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ตรวจพิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) และผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นควรจัดทำบันทึกประกอบร่างฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดความสัมพันธ์ทางแพ่งในสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ที่นำมาเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนคนโดยสารตามมาตรา ๖๓๔ ถึงมาตรา ๖๓๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีของประเทศไทยตามภาคผนวก ๕ การข้ามพรมแดนของบุคคล (Annex 5: Cross-Border Movement of People) ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA: Cross-Border Transport Agreement) ระหว่างไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนามและจีน สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑.๑ ร่างพระราชบัญญัติฯ ใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม (ร่างฯ เดิม มาตรา ๕) แต่ในกรณีที่ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นในระหว่างการเดินทาง ให้นำร่างพระราชบัญญัติฯ มาใช้บังคับเฉพาะกับช่วงที่เป็นการขนส่งทางถนนหรือการขนส่งโดยรถเท่านั้น (ร่างฯ เดิม มาตรา ๖ ถึงมาตรา ๗)

๑.๒ กำหนดรายละเอียดของตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน รวมทั้งหลักเกณฑ์ในการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนและการส่งมอบใบสัมภาระลงทะเบียนคืน (ร่างฯ เดิม หมวด ๑ มาตรา ๘ ถึงมาตรา ๑๔)

๑.๓ กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและจิตใจของคนโดยสารและสัมภาระ และกำหนดกรณียกเว้นไม่ต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าว (ร่างหมวด ๒ มาตรา ๑๕ ถึงมาตรา ๒๑)

๑.๔ กำหนดวงเงินความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งเป็นจำนวนตามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินสำหรับกรณีความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรือสัมภาระ และกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้า (ร่างหมวด ๓ มาตรา ๒๒ ถึงมาตรา ๒๗)

๑.๕ กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติฯ ใช้บังคับแก่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด (ร่างหมวด ๔ มาตรา ๒๘)

๑.๖ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัติฯ ซึ่งในประเทศไทยได้แก่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยคู่สัญญาอาจส่งข้อพิพาทไปยังอนุญาโตตุลาการหลังจากได้เกิดสิทธิเรียกร้องแล้วก็ได้ (ร่างหมวด ๕ มาตรา ๒๙ ถึงมาตรา ๓๐)

๑.๗ กำหนดอายุความสามปีสำหรับการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความตาย การบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร และหกเดือนสำหรับการสูญหายความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระและการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร (ร่างหมวด ๖ มาตรา ๓๑)

๒. ร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ)

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยได้พิจารณาความสอดคล้องกับพันธกรณีของประเทศไทยตามภาคผนวก ๕ การข้ามพรมแดนของบุคคลของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแล้ว สรุปผลการพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

แก้ไขชื่อร่างฯ เป็น “ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....” เพื่อให้สอดคล้องกับสาระของร่างพระราชบัญญัติฯ ที่มุ่งเน้นการกำหนดหน้าที่และความรับผิดทางแพ่งของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีบทบัญญัติที่นำมาใช้บังคับกับสัมภาระของคนโดยสารก็แต่เฉพาะในกรณีสัมภาระที่รับขนไปพร้อมกับคนโดยสารเท่านั้น (ร่างมาตรา ๑)

๒.๒ การปรับปรุงโครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติ

ปรับปรุงการแบ่งหมวดในร่างพระราชบัญญัติฯ โดยนำบทบัญญัติที่เกี่ยวเนื่องกันมารวมไว้ในหมวดเดียวกัน ดังนี้

หมวด ๑ สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๖ ถึงร่างมาตรา ๑๓) เป็นบททั่วไปเกี่ยวกับสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ ความหมาย หลักเกณฑ์ทั่วไปในการทำสัญญา ตั๋วโดยสาร และใบรับสัมภาระลงทะเบียน

หมวด ๒ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๔ ถึงร่างมาตรา ๑๖) เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งในการตรวจสอบและส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสาร

หมวด ๓ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๗ ถึงร่างมาตรา ๒๓) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร

หมวด ๔ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๒๔ ถึงร่างมาตรา ๓๑) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของคนโดยสาร หรือความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระ และหลักเกณฑ์การคิดค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

หมวด ๕ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (ร่างมาตรา ๓๒ ถึงร่างมาตรา ๓๕) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดวิธีการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาทตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๒.๓ ขอบเขตการใช้บังคับ

เพิ่มมาตราที่กำหนดความหมายของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้สัญญาดังกล่าวหมายถึงสัญญารับขนคนโดยสารที่มีจุดต้นทางในประเทศหนึ่งและจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือมีจุดต้นทางและจุดปลายทางในประเทศเดียวกันแต่มีการเดินทางบางช่วงที่ผ่านเขตพื้นที่ของประเทศอื่น เพื่อความชัดเจนในขอบเขตการใช้บังคับร่างฯ (ร่างมาตรา ๔ วรรคหนึ่ง และร่างมาตรา ๖) ส่วนในกรณีที่การเดินทางหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทาง ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้นจะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่น ก็ยังคงให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้กับการรับขนคนโดยสารกรณีดังกล่าวด้วย เพื่อให้มีความแน่นอนในการใช้บังคับกฎหมายและเป็นไปตามเจตนาของคู่สัญญาในขณะที่ทำสัญญา (ร่างมาตรา ๔ วรรคสาม)

สำหรับกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นด้วยนั้น เนื่องจากบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นการวางหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งทางถนน จึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบอื่นและสมควรกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นแทน (ร่างมาตรา ๔ วรรคสอง)

๒.๔ บทบังคับในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

เพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้ความรับผิดขั้นต่ำของผู้ขนส่งให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้เพื่อความเป็นเอกภาพในความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และเป็นการสอดคล้องกับพันธกรณีของประเทศไทยตามภาคผนวก ๕ ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ร่างมาตรา ๗)

๒.๕ ตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน

แก้ไขถ้อยคำและเรียงลำดับมาตราใหม่เพื่อความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยคงหลักการตามร่างพระราชบัญญัติเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอ กล่าวคือ ตั๋วโดยสารเป็นหลักฐานของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งสมควรระบุรายละเอียดเพียงพอที่จะทำให้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้พอสังเขป โดยให้ทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการใช้สิทธิเรียกร้องของคนโดยสารและการพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตั๋วโดยสารเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำฝ่ายเดียว ดังนั้น หากในข้อเท็จจริงได้มีการตกลงทำสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศแล้ว การไม่ออกตั๋วโดยสารหรือการออกตั๋วโดยสารที่มีรายการไม่ครบถ้วน หรือตั๋วโดยสารสูญหาย จึงไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาดังกล่าวแต่อย่างใด (ร่างมาตรา ๘ ถึงร่างมาตรา ๑๐)

ส่วนใบรับสัมภาระลงทะเบียนนั้น เป็นหลักฐานของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอีกฉบับหนึ่ง ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อสัมภาระลงทะเบียนของคนโดยสาร และเนื่องจากเอกสารดังกล่าวผู้ขนส่งได้จัดทำขึ้นเพียงฝ่ายเดียว ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือใบรับสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่ได้ระบุจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนจึงต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่คนโดยสารจะสามารถนำไปกับตนโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม และผู้ขนส่งต้องรับผิดตามบทบัญญัติแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นบทคุ้มครองคนโดยสาร (ร่างมาตรา ๑๑ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๖ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

แก้ไขถ้อยคำเล็กน้อยโดยคงหลักการตามร่างพระราชบัญญัติเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งเกี่ยวกับสัมภาระลงทะเบียน โดยมีการกำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า หากผู้ขนส่งมิได้ระบุข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียน จะถือว่าสัมภาระที่รับลงทะเบียนนั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อย และในเวลาที่ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสาร คนโดยสารจะต้องตรวจสอบความเรียบร้อย และหากไม่ได้แจ้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งก็จะสันนิษฐานว่าสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อยในขณะส่งมอบ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการรักษาดูแลสัมภาระลงทะเบียนตั้งแต่เวลาที่รับสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ส่งมอบให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน และหากมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการกับสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีผู้รับ ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการได้ตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระได้รับการดูแลรักษาหรือบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๔ ถึงร่างมาตรา ๑๖)

๒.๗ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

แก้ไขถ้อยคำเล็กน้อยโดยคงหลักการตามร่างพระราชบัญญัติเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร รวมทั้งความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัว อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ความเสียหายกรณีล่าช้า และความเสียหายหรือการสูญหายต่อสัมภาระ

ลงทะเบียนในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง โดยความรับผิดดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งจะอ้างความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถของผู้ขับขี่เป็นเหตุในการปฏิเสธความรับผิดไม่ได้ ส่วนเหตุที่ผู้ขนส่งจะนำมาอ้างเพื่อให้ได้รับยกเว้นความรับผิดนั้น จะต้องเป็นเรื่องที่อยู่นอกอำนาจควบคุมตามสมควรของผู้ขนส่ง ได้แก่ เหตุสุดวิสัย ความชำรุดบกพร่องของสัมภาระ ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร และสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง (ร่างมาตรา ๑๗ ถึงร่างมาตรา ๒๓)

๒.๘ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

แก้ไขถ้อยคำเล็กน้อยโดยคงหลักการตามร่างพระราชบัญญัติเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งเป็นการกำหนดความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ โดยกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน รวมทั้งดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนและหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามพันธกรณีของประเทศไทยตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๕ ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ร่างมาตรา ๒๔ ถึงร่างมาตรา ๓๑)

๒.๙ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

ในการใช้สิทธิเรียกร้องและการกำหนดศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีนั้น ได้คงหลักการตามร่างพระราชบัญญัติเดิมที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสอดคล้องหลักเกณฑ์ที่กำหนดในภาคผนวก ๕ ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเป็นการกำหนดศาลที่มีจุดเกาะเกี่ยวกับสถานที่ที่มีการปฏิบัติตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศหรือคู่สัญญา และถ้าเป็นการฟ้องคดีในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น คดีเกี่ยวกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือคดีละเมิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น นอกจากนี้ หากคู่สัญญาประสงค์จะระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการก็สามารถดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๓๒ ถึงร่างมาตรา ๓๔)

ส่วนการกำหนดอายุความสำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศนั้น ได้เพิ่มเติมอายุความในกรณีที่เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันมีโทษทางอาญาซึ่งหากอายุความทางอาญายาวกว่าอายุความที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ก็ให้นำอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับแทน เพื่อให้การใช้สิทธิเรียกร้องในทางแพ่งสามารถอาศัยข้อเท็จจริงที่อาจพิสูจน์ได้ในคดีอาญา อันเป็นหลักกฎหมายที่สอดคล้องกับอายุความสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดตามมาตรา ๔๔๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๑๐ บทเฉพาะกาล

ตัดบทเฉพาะกาลในร่างพระราชบัญญัติเดิมที่ไม่ให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่สัญญาขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศที่ทำขึ้นก่อนวันที่

ร่างพระราชบัญญัตินี้จะมีผลใช้บังคับออก เนื่องจากในการขนส่งคนโดยสารในเที่ยวหนึ่งอาจมีคนโดยสารที่ทำสัญญากับผู้ขนส่งในเวลาแตกต่างกัน ซึ่งการกำหนดบทเฉพาะกาลดังกล่าว ในระยะแรกเริ่มของการใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้ อาจเป็นเหตุให้มีความแตกต่างในหน้าที่และความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีต่อคนโดยสารแต่ละคนในการขนส่งโดยรถเที่ยวเดียวกันได้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเป็นภาระต่อคู่สัญญาในการพิสูจน์วันที่ทำสัญญาที่แน่นอนอีกด้วย ด้วยเหตุนี้ กรณีจึงสมควรให้สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศทุกกรณีอยู่ภายใต้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้พร้อมกัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
พฤษภาคม ๒๕๕๖

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....*

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....เป็นการแสดงความคิดเห็นที่สะท้อนมุมมองของผู้เขียนโดยวิเคราะห์จากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้เท่านั้น

เนื่องด้วยในปัจจุบันประเทศไทยได้เปิดความสัมพันธ์ทั้งทางด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น อันมีผลทำให้ปริมาณการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านสูงขึ้น อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งใกล้และไกลในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างจนเสร็จแล้ว จึงทำให้ประชาชนของแต่ละประเทศในภูมิภาคมีความต้องการที่จะเดินทางไปมาหาสู่เพื่อติดต่อกันมากยิ่งขึ้น

ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA ซึ่งได้มีการกำหนดหลักการและรายละเอียดเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเอาไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนคนโดยสารในปัจจุบันของประเทศไทย ดังนั้น เพื่อเป็นการอนุวัตรการความตกลงฯ ประเทศไทยจึงจำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายมารองรับพันธกรณีดังกล่าว

นอกจากนี้ หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็เป็นการยากที่ผู้ประกอบการของไทยจะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศอื่นที่มีความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของไทยจะมีภาระหน้าที่ตลอดจนต้นทุนการประกอบการที่สูงกว่า

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฯฉบับนี้ขึ้น โดยจำแนกข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว ดังต่อไปนี้

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

๑. มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศที่มีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น*

๒. ช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

๓. สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

---

* เรียบเรียงโดย พัชรา พุกเศรษฐี กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

* บันทึกหลักการและเหตุผล ประกอบร่างพระราชบัญญัติการการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

๔. เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

๕. เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประเทศ โดยไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญา[๒]

๖. จะมีการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งไว้ต่างกับหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ผู้ประกอบการฯ จะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตัวเองได้ โดยหากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีผลใช้บังคับก็จะทำให้ผู้ประกอบการฯ จะรับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ จะทำให้ภาระของผู้ประกอบการฯ น้อยลง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความแน่นอน ลดความเสี่ยงในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการฯ อีกด้วย

ข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

แม้ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจะมีข้อดีตามที่กล่าวไว้ข้างต้นหลายประการก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวอาจมีข้อสังเกต ดังต่อไปนี้

๑. ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ[๓] อาจได้รับผลกระทบโดยตรงจากกฎหมายฉบับนี้ กล่าวคือ ผู้ประกอบการฯ มีภาระที่จะต้องดำเนินกิจการต่างๆ ให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...

๒. กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม ควรเผยแพร่หลักการและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ตลอดจนการทำความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว

---

[๒] คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

[๓] อ้างถึงแล้ว ,โปรดดูเชิงอรรถที่ ๒

ความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....*

ความเป็นมาเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในความตกลง GMS CBTA ซึ่งได้มีการกำหนดหลักการและรายละเอียดเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเอาไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนคนโดยสารในปัจจุบันของประเทศไทย ดังนั้น เพื่อเป็นการอนุวัตรการความตกลงฯ ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายมารองรับพันธกรณีดังกล่าว

นอกจากนี้ หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็เป็นการยากที่ผู้ประกอบการของไทยจะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศอื่นที่มีความรับผิดทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของไทยจะมีภาระหน้าที่ ตลอดจนต้นทุนการประกอบการที่สูงกว่า

กฎหมายนี้เป็นไปในลักษณะของการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการและบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทใดๆ จากการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ จะทำให้ต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ (รับขน) ซึ่งใช้บังคับแก่การขนส่งโดยทั่วไปมาบังคับใช้ ซึ่งกฎหมายแพ่งดังกล่าวไม่มีความครอบคลุมรายละเอียดต่างๆ ของการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอย่างเพียงพอ ดังนั้น เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมาย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องตราร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

---

*ที่มา กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ข้อมูล ณ วันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๗

สาระสำคัญโดยย่อเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับ โดยใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

(๒) วางหลักเกณฑ์ในเรื่องเอกสารเกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย ตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน โดยมีการกำหนดรายการขั้นต่ำของตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน แต่ทั้งนี้ การไม่ออกตั๋วโดยสาร หรือการออกตั๋วโดยสารโดยมีรายการไม่ครบถ้วน หรือการที่ตั๋วโดยสารสูญหาย ไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน

(๓) กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง ได้แก่ การออกตั๋วโดยสาร การออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน การตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาลงทะเบียนสัมภาระ

(๔) วางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดต่อ ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสรอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดหมายปลายทางล่าช้า ความเสียหายหรือสูญหายของสัมภาระติดตัวอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง ความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นคืน ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงที่ได้กระทำในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น

(๕) วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน ๙,๐๐๐ SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ) ต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ ในกรณีสัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือการเสียหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน ๘.๓๓ SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือ ๑๖๖.๖๗ SDR ต่อหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน ในกรณีความสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่คนละ ๑๖๖.๖๗ SDR และในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่ ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร

ความเป็นมาและปัญหาสำคัญของการรับขนทางถนน*

การรับขนทางถนน เป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมาตั้งแต่อดีตสำหรับการเดินทางไปยังสถานที่ไม่ห่างไกลมากนัก เพราะด้วยคุณสมบัติของการขนส่งประเภทนี้ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยและไม่ยุ่งยาก จากอดีตที่เริ่มต้นสร้างถนนเนื่องจากชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทยได้เข้าชื่อเรียกร้องให้มีสถานที่ขี่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ กอปรกับพระราชประสงค์ของรัชกาลที่ ๔ ที่ต้องการขยายบ้านเมืองให้ทัดเทียบนานาอารยประเทศ จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นและพระราชทานชื่อว่า "ถนนเจริญกรุง" กระทั่งปัจจุบันการเดินทางทางถนนได้พัฒนาจากภายในประเทศเป็นการเดินทางระหว่างประเทศอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การพัฒนาทางเศรษฐกิจรวมถึงนโยบายการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวทำให้การค้าการบริการและการทำธุรกิจข้ามพรมแดนมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นประชาชนของประเทศที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกันจึงมีการเดินทางเข้าออกระหว่างกันทำให้ต้องมีการวางแผนพัฒนาการรับขนทางถนนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวดังกล่าว ประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีพรมแดนต่อกันซึ่งรวมถึงประเทศไทยจึงได้มีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่เน้นการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางถนนเป็นหลักเพื่อให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เพื่อเป็นการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดนและส่งเสริมธุรกิจบริการขนส่งระหว่างประเทศจึงทำให้ความตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ที่มีภาคผนวกจำนวน ๑๗ ภาคผนวก และพิธีสารจำนวน ๓ พิธีสาร เพื่อให้ประเทศที่เป็นภาคีนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเพื่อให้กฎหมายของแต่ละประเทศมีความสอดคล้องกัน

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลง GMS จึงมีพันธกรณีในการให้สัตยาบันภาคผนวก ๕ เรื่องการข้ามแดนของบุคคล (Annex ๕: Cross Border Movement of People) โดยภาคผนวก ๕ แบ่งออกเป็น ๖ ส่วน ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันในส่วนที่ ๑ ถึงส่วนที่ ๔ แล้ว สำหรับส่วนที่ ๕ ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งและส่วนที่ ๖ ซึ่งเป็นข้อบทสุดท้ายอยู่ในระหว่างการดำเนินการให้สัตยาบัน ดังนั้น เพื่ออนุวัติการรายละเอียดในทางปฏิบัติของการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกันซึ่งเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่ง คนโดยสารและบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ จึงมีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ซึ่งจะถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรกของประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่

---

* เรียบเรียงโดย พัชรา พุกเศรษฐี กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ภาคผนวก 5 : การข้ามแดนของบุคคล*

ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน (ต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคผนวก")

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อไปนี้เรียกว่า "ประเทศภาคีคู่สัญญา")

อ้างถึง ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ซึ่งมีการลงนามครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ และสหภาพพม่า ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 ณ เมืองต้าลี่ และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ (ต่อไปนี้เรียกว่า "ความตกลง")

อ้างถึง ข้อ 3 (ข) และ (ฑ) ของความตกลงซึ่งมีผลให้ภาคผนวกและพิธีสารต้องกำหนดรายละเอียดทางเทคนิคหรือเวลา และ/หรือสถานที่โดยเฉพาะ และภาคผนวกและพิธีสารถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

อ้างถึง ข้อ 36 ของความตกลงฉบับแก้ไขเพิ่มเติม การลงนามและการให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติและการมีผลบังคับใช้ของความตกลง อาจกระทำแยกจากภาคผนวกและพิธีสาร

อ้างถึง การประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 9 ณ กรุงมะนิลา เมื่อเดือนมกราคม 2543 การประชุมคณะทำงานสาขาการขนส่งภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 7 ณ นครโฮจิมินห์ เมื่อเดือนสิงหาคม 2545 และการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 11 ณ กรุงพนมเปญ เมื่อเดือนกันยายน 2545 ซึ่งรัฐบาลของประเทศภาคีได้ให้ความเห็นชอบต่อแผนงานการจัดทำความตกลงและภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงให้แล้วเสร็จในปี 2548 และ

อ้างถึง ข้อ 5 และ 6 ของความตกลง ซึ่งกำหนดให้มีภาคผนวกนี้เพื่อกำหนดรายละเอียดทางด้านเทคนิค

ได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 : บททั่วไป

ข้อ 1 : นิยาม

สำหรับภาคผนวกนี้ ให้ใช้ความหมายดังต่อไปนี้กับคำที่ขีดเส้นใต้

(ก) <u>สัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร</u> หมายถึง สัมภาระที่เดินทางมากับผู้โดยสารบนพาหนะขนส่งเดียวกัน

---

* ที่มา : ความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ภาคผนวก ๕ : การข้ามแดนของบุคคล [ข้อมูลออนไลน์] สืบค้นได้จาก http://www.ltpcenter.com/web/guest/90 ข้อมูล ณ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗

(ข) ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลผู้รับทำการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างหรือไม่คิดค่าตอบแทนเป็นทางการค้าปกติของตน

(ค) ความล่าช้า หมายถึง การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้ หรือการที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาปกติที่ผู้ขนส่งซึ่งมีความอุตสาหะที่เหมาะสมพึงใช้ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

(ง) เหตุสุดวิสัย หมายถึง กรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้า เกิดจากสถานการณ์ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์และหลีกเลี่ยง และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้

(จ) สัมภาระถือติดตัว หมายถึง สัมภาระที่ถูกเก็บรักษาโดยผู้โดยสารระหว่างการขนส่ง

(ฉ) ผู้โดยสาร หมายถึง บุคคลซึ่งถูกขนส่งโดยผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นไปเพื่อสินจ้างหรือไม่คิดค่าตอบแทนในทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง ภายใต้สัญญารับขนที่กระทำโดยบุคคลนั้นหรือในนามของบุคคลนั้น

(ช) สัมภาระลงทะเบียน หมายถึง สัมภาระที่ผู้โดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง

(ซ) การตั้งข้อสงวน หมายถึง การระบุสภาพของสัมภาระโดยผู้ขนส่งหรือผู้โดยสาร ณ เวลาที่รับมอบ หรือ ณ เวลาที่มีการส่งมอบ

(ฌ) หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายถึง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การเปลี่ยนเป็นหน่วยเงินภายในประเทศจะต้องคำนวณโดยสอดคล้องกับวิธีการคำนวณค่าเงินซึ่งใช้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

(ญ) ผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล หรือนิติบุคคลตามกฎหมายบริษัทมหาชนที่รับขนส่งสินค้าและหรือบุคคลทางถนนเพื่อสินจ้าง

(ฎ) สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับผู้โดยสาร หมายถึง สัมภาระที่ขนส่งเสมือนเป็นสินค้าซึ่งโดยปกติจะไม่อยู่บนพาหนะขนส่งเดียวกันกับผู้โดยสาร

ส่วนที่ 2 : การตรวจคนเข้าเมือง (เข้า/ออก) การควบคุมด้านสาธารณสุขและพิธีการศุลกากร

ข้อ 2 : เอกสารการเดินทางและวีซ่าที่ชอบด้วยกฎหมาย

(ก) หนังสือเดินทางหรือเอกสารเดินทางระหว่างประเทศสำหรับบุคคลในการเดินทางข้ามแดน บุคคลที่เดินทางข้ามแดนจะต้องถือหนังสือเดินทางที่ใช้ได้ตามกฎหมายหรือถือเอกสารเดินทางระหว่างประเทศแทนหนังสือเดินทาง ภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะจัดส่งตัวอย่างหนังสือเดินทางหรือเอกสารเดินทางระหว่างประเทศที่ใช้แทนหนังสือเดินทางให้แก่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายอื่นตามช่องทางทางการทูต บุคคลที่เดินทางข้ามแดนจะต้องยื่นขอวีซ่าตามที่ประเทศผู้รับกำหนด เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นจากการทำความตกลงทวิภาคีหรือความตกลงระดับภูมิภาคหรือกฎหมายและระเบียบของประเทศผู้รับ

(ข) ขั้นตอนและเงื่อนไขการออกวีซ่า

(1) เงื่อนไขทั่วไปสำหรับบุคคลที่เดินทางข้ามแดน

- ระเบียบ เงื่อนไข ขั้นตอน ประเภท และลักษณะเฉพาะของวีซ่าขึ้นอยู่กับกฎหมายและระเบียบของประเทศผู้รับ ยกเว้นภายใต้เงื่อนไขของภาคผนวกนี้
- เวลาในการออกวีซ่าหรือการปฏิเสธการออกวีซ่าจะต้องไม่เกิน 10 วันทำการ

(2) เงื่อนไขพิเศษสำหรับพนักงานขับรถ/พนักงานประจำรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า พนักงานประจำรถ/พนักงานขับรถ)

- ระยะเวลาของวีซ่าที่ใช้ได้
  พนักงานขับรถ/พนักงานประจำรถจะได้รับวีซ่าแบบการเดินทางเข้า/ออกหลายครั้งในระยะเวลา 1 ปี ซึ่งออกให้โดยประเทศผู้รับ ระยะเวลาของวีซ่าที่ใช้ได้สั้นลงและความถี่ในการเข้า/ออกน้อยลง อาจได้รับการอนุญาตโดยขึ้นอยู่กับการร้องขอของผู้ยื่นขอ
- เอกสารประกอบที่ใช้ในการยื่นคำขอ
  การยื่นขอวีซ่าของพนักงานขับรถ/พนักงานประจำรถจะต้องได้รับหนังสือรับรองการว่าจ้างจากผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากประเทศผู้ส่งตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 9 ของความตกลง พนักงานขับรถที่ยื่นขอจะต้องยื่นสำเนาใบอนุญาตขับขี่ของตนตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 16 ของความตกลง

(ค) ภาษา

นอกจากภาษาประจำชาติแล้ว หนังสือเดินทางหรือเอกสารเดินทางระหว่างประเทศที่ใช้แทนหนังสือเดินทางและวีซ่า จะต้องมีภาษาอังกฤษที่ชัดเจนด้วย

ข้อ 3 : การตรวจสุขอนามัยของบุคคล

(ก) ทั่วไป : ประเทศผู้รับจะใช้กฎหมายภายในประเทศและกฎระเบียบของตนสอดคล้องกับระเบียบด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศขององค์การอนามัยโลก

(ข) หลักการ : ไม่มีการตรวจ

โดยทั่วไป บุคคลที่

(1) ถือเอกสารที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลก

(2) ไม่ได้มาจากและไม่ได้ผ่านพื้นที่ที่มีการติดเชื้อหรือมีความเสี่ยง และ

(3) ไม่ได้แสดงอาการภายนอกใด ๆ ของโรคติดต่อที่เป็นอันตรายทางด้านสาธารณสุข จะไม่ต้องได้รับการตรวจทางการแพทย์ตามปกติ (routine) การตรวจอย่างละเอียด หรือการทดสอบ

(ค) ข้อยกเว้น : การตรวจได้รับอนุญาตให้กระทำได้ในกรณีพิเศษ
บุคคลที่จะต้องได้รับการตรวจทางการแพทย์คือบุคคลที่
(1) บุคคลที่ไม่ได้ถือเอกสารที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลก
(2) มาจากหรือเดินทางผ่านพื้นที่ที่มีการติดเชื้อหรือมีความเสี่ยง หรือแสดงอาการภายนอกของโรคติดต่อที่เป็นอันตรายทางด้านสาธารณสุข

(ง) การดำเนินการกับบุคคลที่พบว่าติดเชื้อ
เมื่อบุคคลที่ได้รับการตรวจทางการแพทย์ถูกพบว่ามีการติดเชื้อจากโรคติดต่อร้ายแรงซึ่งเป็นอันตรายทางด้านสาธารณสุข หน่วยที่เกี่ยวข้อง :
(1) อาจปฏิเสธการเดินทางเข้ามาในดินแดนหรือส่งกลับออกนอกประเทศ ถ้าสุขภาพของบุคคลนั้นสามารถเดินทางหรือแนะนำให้บุคคลนั้นเดินทางกลับประเทศผู้ส่ง
(2) ถ้าสุขภาพของบุคคลนั้นไม่สามารถเดินทางได้ จะเสนอให้การดูแลทางการแพทย์ที่เหมาะสม และให้การรักษาแยกต่างหาก/กักกันโรค และ
(3) จะแจ้งองค์การอนามัยโลกโดยทันทีผ่านทางช่องทางที่เหมาะสมตามระเบียบปฏิบัติ

(จ) เอกสารด้านสุขภาพ : บุคคลอาจถูกร้องขอให้ถือเอกสารด้านสุขภาพส่วนบุคคลตามที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลก เช่น หนังสือรับรองการฉีดวัคซีนไข้เหลือง

ข้อ 4 : การควบคุมด้านศุลกากรเกี่ยวกับของใช้ส่วนตัว : การยกเว้นภาษีศุลกากร

(ก) การอนุญาตชั่วคราว
(1) การอนุญาตนำเข้าของใช้ส่วนตัวเป็นการชั่วคราวของบุคคลที่ไม่มีที่พักประจำในประเทศจะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีต่าง ๆ หากนำของใช้ออกไปภายในระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต และของใช้ดังกล่าวไม่มีการเปลี่ยนแปลงสิ่งใดนอกจากการเสื่อมราคาหรือการบริโภค ทั้งนี้ การนำกลับเข้ามาในรัฐเดียวกันอีกครั้งหนึ่ง (โดยปราศจากการแทนที่เป็นบางส่วนหรือเพิ่มเติม) ของของใช้ส่วนตัวที่ผู้ที่มีถิ่นพำนักในประเทศผู้ส่งนำติดตัวไปในเวลาที่เดินทางและนำกลับเข้ามาในประเทศผู้ส่งจะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ๆ ด้วย
(2) สำหรับวัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้ ของใช้ส่วนตัวจะหมายถึงสิ่งของทุกชิ้น (ใหม่หรือใช้แล้ว) ซึ่งผู้เดินทางอาจต้องการใช้ส่วนตัวในระหว่างการเดินทาง โดยพิจารณาจากสภาพแวดล้อมในการเดินทาง แต่ไม่รวมถึงสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกเพื่อการค้าสิ่งของดังกล่าว หมายความรวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะ
- เสื้อผ้า
- เครื่องใช้ในห้องน้ำ
- เครื่องประดับ
- กล้องถ่ายรูป รวมถึงฟิล์ม เทป และอุปกรณ์ในปริมาณที่เหมาะสม

- สไลด์หรือฟิล์มโปรเจคเตอร์ และอุปกรณ์รวมถึงสไลด์หรือฟิล์มในปริมาณที่เหมาะสม
- กล้องส่องทางไกล
- เครื่องดนตรีชนิดพกพา
- อุปกรณ์บันทึกเสียง รวมถึงเทปบันทึกเสียง และเครื่องเล่นคอมแพคดิสก์
- เครื่องรับวิทยุแบบพกพา
- โทรศัพท์มือถือ
- ชุดโทรทัศน์แบบพกพา
- เครื่องพิมพ์ดีดแบบพกพา
- เครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลแบบพกพา และอุปกรณ์
- เครื่องคิดเลขแบบพกพา
- รถเข็นเด็ก
- รถเข็นสำหรับคนพิการ
- อุปกรณ์กีฬา

(ข) ยกเว้นภาษีการนำเข้า

ผู้เดินทางจะได้รับอนุญาตให้นำเข้าโดยไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าและภาษีอื่น ๆ ตามรายการดังต่อไปนี้ ในปริมาณที่เหมาะสมสำหรับการใช้ส่วนตัว ยกเว้นเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยขึ้นกับกฎระเบียบของประเทศผู้รับ แต่ไม่น้อยกว่า

(1) เพื่อการบริโภค : บุหรี่ 200 มวน หรือซิการ์ 50 มวน หรือยาเส้น 250 กรัม หรือผลิตภัณฑ์ดังกล่าวรวมกันจำนวนไม่เกิน 250 กรัม และเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปริมาณ 1 ลิตร

(2) สินค้าอื่นที่ไม่ใช่เพื่อการค้ารวมมูลค่า 75.00 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และ

(3) เงินตราที่ใช้ในชีวิตประจำวัน : 100.00 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อวันในการพำนักอยู่ ปริมาณและจำนวนอาจถูกจำกัดให้น้อยลงสำหรับผู้เดินทาง (1) อายุน้อย (2) ความถี่ในการข้ามแดน (มากกว่า 1 ครั้งภายใน 24 ชั่วโมง)

ข้อ 5 : การตรวจด้านสุขอนามัยสำหรับของใช้ส่วนตัว

ของใช้ส่วนตัวที่ผู้เดินทางข้ามแดนนำเข้ามา จะต้องถูกตรวจด้านสุขอนามัย ทั้งนี้ โดยสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อ 9 ของความตกลง

ส่วนที่ 3 มาตรการอำนวยความสะดวก

ข้อ 6 : มาตรการอำนวยความสะดวก

มาตรการอำนวยความสะดวกจะเป็นไปตามภาคผนวก 4 ของความตกลง

ส่วนที่ 4 เงื่อนไขการขนส่งผู้โดยสาร

ข้อ 7 : ราคาค่าขนส่ง

(ก) สำหรับบริการขนส่งไม่ประจำทาง ราคาค่าขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด แต่อยู่ภายใต้ข้อจำกัดเรื่องการผูกขาดทางการค้าเพื่อหลีกเลี่ยงราคาที่สูงมากหรือต่ำมากเกินควร ภาคี

คู่สัญญาและผู้ประกอบการขนส่งจะต้องงดเว้นจากมาตรการ ความตกลง หรือการกระทำซึ่งเป็นไปในทางที่จะเป็นการทำลายการแข่งขันโดยเสรีและเป็นธรรม เช่น การรวมกลุ่มเพื่อระงับการแข่งขันทางการค้า การใช้ความเป็นผู้นำในทางไม่ชอบ การทุ่มตลาด การอุดหนุนจากรัฐ มาตรการ ข้อตกลง และการกระทำดังกล่าวมาข้างต้นถือว่าไม่มีผลและตกเป็นโมฆะ ภาคีคู่สัญญาจะต้องดูแลให้ผู้ประกอบการขนส่งของตนปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวนี้

(ข) บริการประจำทาง ภาคีคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะตกลงเรื่องราคาค่าขนส่ง

ข้อ 8 : การอนุญาตสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารและค่าธรรมเนียมสัมภาระที่เกิน

(ก) สำหรับบริการขนส่งไม่ประจำทาง การอนุญาตสัมภาระเป็นไปตามข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกันระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขน

(ข) สำหรับบริการขนส่งประจำทาง ผู้โดยสารแต่ละคนได้รับอนุญาตให้นำสัมภาระไปได้ 20 กิโลกรัม และมีขนาดที่เหมาะสมโดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม ผู้ประกอบการขนส่งอาจคิดค่าธรรมเนียมสัมภาระที่เกิน ทั้งนี้ การคิดค่าธรรมเนียมดังกล่าวอาจขึ้นอยู่กับเส้นทางแต่จะไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของค่าโดยสารเต็มราคาต่อจำนวนกิโลกรัมที่เกิน

ข้อ 9 : สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับผู้โดยสาร

การคิดค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับผู้โดยสารให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง

ส่วนที่ 5 ความรับผิดของผู้ขนส่งผู้โดยสาร

ข้อ 10 : ขอบเขตการบังคับใช้

(ก) การกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้จะใช้บังคับกับสัญญารับขนผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารนั้นทางถนนด้วยรถเพื่อสินจ้างหรือไม่คิดค่าตอบแทนทุกสัญญาซึ่งกระทำในทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง เมื่อสถานที่ต้นทางและปลายทางการขนส่งตั้งอยู่ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาต่างประเทศกัน

(ข) ความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีการขนส่งสัมภาระที่ไม่ได้ไปพร้อมกับผู้โดยสารจะอยู่ภายใต้ภาคผนวก 10 ของความตกลง

ข้อ 11 : สัญญารับขน

(ก) เอกสารในการขนส่ง

ตั๋วโดยสาร

(1) สัญญาการขนส่งจะถูกบันทึกโดยการออกตั๋วโดยสารแบบกลุ่มหรือแบบเฉพาะบุคคล แต่การไม่ออกตั๋วโดยสาร หรือกรณีที่ตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหาย ไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนซึ่งยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งข้อบทตามภาคผนวกนี้

(2) ตั๋วโดยสารจะต้องระบุเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษโดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและปลายทาง
- วันเดินทางหรือระยะเวลาที่ใช้ตั๋วได้
- ราคาค่าขนส่ง และ
- การอ้างถึงหลักกฎหมายเกี่ยวกับระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้

(3) ตั๋วโดยสารอาจออกให้แก่ผู้โดยสารซึ่งระบุชื่อหรือแก่ผู้ถือ

ตั๋วสัมภาระ

(4) สำหรับสัมภาระที่ลงทะเบียนไว้ ผู้ขนส่งจะต้องออกตั๋วสัมภาระให้โดยอาจรวมอยู่กับตั๋วโดยสารได้

(5) ตั๋วสัมภาระจะต้องระบุเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและปลายทาง
- วันที่ออกตั๋วสัมภาระ
- ราคาค่าขนส่ง
- การอ้างถึงหลักกฎหมายเกี่ยวกับระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้ และ
- จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

(6) ในกรณีที่ไม่มีการออกตั๋วสัมภาระ หรือกรณีที่ไม่มีการระบุน้ำหนักหรือจำนวนสัมภาระที่ลงทะเบียน ให้สันนิษฐานว่าน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระนั้นเท่ากับน้ำหนักและจำนวนมากที่สุดที่อนุญาตได้

(ข) การตั้งข้อสงวน

(1) ณ เวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระ ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอกและในกรณีจำเป็นตั้งข้อสงวนที่เหมาะสมลงในตั๋วสัมภาระ

(2) ในกรณีที่ไม่มีการตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพสัมภาระจากผู้ขนส่งให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี

ข้อ 12 : หลักความรับผิดของผู้ขนส่ง

(ก) ความเป็นกฎหมายภาคบังคับ

ข้อกำหนดใด ๆ ในสัญญารับขนซึ่งมีผลไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมเป็นการหลีกเลี่ยงข้อบทแห่งภาคผนวกนี้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร แต่ความเป็นโมฆะเช่นว่านั้นไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญารับขน

(ข) **มูลสัญญาและมูลละเมิด**

ระบบความรับผิดนี้ใช้บังคับแก่การอ้างสิทธิใด ๆ อันมีรากฐานเกิดจากการปฏิบัติตามสัญญารับขนภายใต้ภาคผนวกนี้ ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

(ค) **ความรับผิดเพื่อการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วง**

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำ และ/หรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการปฏิบัติงานของตน ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิในการอ้างข้อต่อสู้อย่างเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่ระบุไว้ตามภาคผนวกนี้

ข้อ 13 : ความรับผิดของผู้ขนส่ง

(ก) **การเสียชีวิต/บาดเจ็บ**

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อการสูญเสียหรือเสียหายจากความตาย การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และเกิดในขณะที่ผู้โดยสารอยู่บนพาหนะ หรือขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นหรือลงจากพาหนะ

(ข) **ความล่าช้า**

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าในการเดินทางมาถึงของผู้โดยสาร และ/หรือสัมภาระของผู้โดยสาร

(ค) **ความสูญหาย เสียหายต่อสัมภาระที่ลงทะเบียน**

(1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อการสูญหาย ความเสียหายของสัมภาระทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่รับสัมภาระไว้และเวลาที่ส่งมอบ

(2) ข้อสันนิษฐานความสูญหาย ถ้าไม่มีการส่งมอบสัมภาระที่ลงทะเบียนภายใน 30 วัน นับจากเวลาที่มาถึง เวลาที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยยึดเวลาที่ช้ากว่า ให้ถือเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหาย ผู้โดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหาย ในกรณีที่มีการค้นพบสัมภาระนั้นภายหลัง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้โดยสารทราบทันที ผู้โดยสารมีสิทธิเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระ โดยต้องคืนเงินค่าสินไหมทดแทนซึ่งตนได้รับมาแล้ว ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือความล่าช้า กรณีที่ผู้โดยสารมิได้เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจัดการสัมภาระนั้นได้ตามที่เห็นสมควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่

(ง) **ความสูญหาย เสียหายต่อสัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคล**

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินส่วนบุคคลที่ผู้โดยสารนำติดตัวหรือสวมใส่อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และเกิดขึ้นในระหว่างที่ผู้โดยสารอยู่บนยานพาหนะ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ

ข้อ 14 : การคำนวณค่าสินไหมทดแทนและการจำกัดความรับผิด

(ก) ทั่วไป

(1) การจำกัดความรับผิดจะไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามกฎหมายและดอกเบี้ย ทั้งนี้ คู่สัญญาอาจตกลงให้การจำกัดความรับผิดมีจำนวนเงินสูงขึ้นได้

(2) นอกจากค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมการขนส่งเต็มจำนวนหรือบางส่วนของค่าขนส่งตามสัดส่วนความผิดพลาดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอื่น ๆ อีก

(3) จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนสำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยอื่น ๆ ทางร่างกายหรือจิตใจของผู้โดยสาร หรือความสูญหายทั้งหมด หรือความเสียหายของสัมภาระทั้งหมดหรือบางส่วน หรือความเสียหายซึ่งเป็นผลมาจากความล่าช้า จะให้เป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศของศาลที่มีการพิจารณาคดี

(4) สิทธิในการฟ้องร้องของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องให้เป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศของศาลที่มีการพิจารณาคดี

(5) ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละ 5 ต่อปีนับแต่วันที่ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องเป็นหนังสือหรือเริ่มดำเนินกระบวนการทางกฎหมายในศาล หรือวันที่เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการ

(ข) กรณีบาดเจ็บ เสียชีวิต

(1) จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่น ๆ อันเกิดกับผู้โดยสารในเหตุการณ์เดียวกัน จะไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งราย

(2) ในกรณีที่จำนวนผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมากกว่า 1 คน สำหรับการเสียชีวิต/บาดเจ็บของผู้โดยสารหนึ่งราย และจำนวนเงินที่เรียกร้องทั้งหมดเกินกว่าความรับผิดที่จำกัดไว้ สิทธิเรียกร้องของแต่ละคนจะต้องลดลงตามส่วน

(ค) ความสูญหาย เสียหายต่อสัมภาระและทรัพย์สินส่วนบุคคล

(1) สัมภาระที่ลงทะเบียน

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในค่าสินไหมทดแทนในกรณีสัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหายไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัม ของน้ำหนักรวมของสัมภาระที่มิได้มีการส่งมอบหรือน้ำหนักรวมของสัมภาระที่เสียหาย หรือไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหน่วย โดยใช้จำนวนที่สูงกว่าเป็นเกณฑ์

(2) สัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคล

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่สัมภาระถือติดตัวหรือทรัพย์สินส่วนบุคคลที่ผู้โดยสารนำติดตัวหรือสวมใส่ สูญหายหรือเสียหาย ซึ่งถูกจำกัดไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(3) การจำกัดความรับผิดโดยรวม

ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่ผู้ขนส่งจะรับผิดต่อสัมภาระและทรัพย์สินของผู้โดยสารหนึ่งคน จะไม่เกิน 333.34 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(ง) ความล่าช้า

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายอันเกิดจากความล่าช้า นอกเหนือจากความเสียหายทางกายภาพของสัมภาระหรือทรัพย์สินส่วนบุคคล หรือการบาดเจ็บของผู้โดยสารจะถูกจำกัดไม่เกินจำนวนราคาค่าขนส่ง

ข้อ 15 : การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

(ก) ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด ถ้าอุบัติเหตุ ความสูญหาย ความล่าช้า หรือความเสียหายเกิดขึ้นจาก

(1) เหตุสุดวิสัย

(2) สภาพผิดปกติแห่งสัมภาระหรือทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นเอง

(3) ความประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารเอง หรือ

(4) ปัญหาสุขภาพของผู้โดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อน

(ข) ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิด โดยอาศัยเหตุแห่งสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือพนักงานขับรถมีปัญหาทางร่างกายหรือจิตใจ

ข้อ 16 : ข้อยกเว้นการหลุดพ้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการหลุดพ้นความรับผิดหรือการจำกัดความรับผิด ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าการเสียชีวิต บาดเจ็บ สูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบล่าช้า เกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงทั้งที่รู้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้าเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้

ข้อ 17 : การเรียกร้องและการดำเนินคดี

(ก) การตั้งข้อสงวน ณ เวลาส่งมอบ

(1) เมื่อผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระที่ลงทะเบียนไว้ให้แก่ผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะต้องตรวจสอบจำนวน รายการ และสภาพของสัมภาระที่ได้รับมอบ โดยในกรณีที่พบว่าสัมภาระขาดหายหรือเสียหายผู้โดยสารต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งทันที

(2) ในกรณีที่รับสัมภาระโดยไม่มีการตั้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นถูกส่งมอบในลักษณะสมบูรณ์และไม่เปลี่ยนแปลง

(ข) อายุความ

การเรียกร้องเพื่อค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการขนส่งภายใต้ภาคผนวกนี้จะขาดอายุความเว้นแต่จะได้มีการฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในระยะเวลาที่กำหนดดังต่อไปนี้ นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่มาถึง วันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า

(1) 3 ปี สำหรับกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่น ๆ ที่เกิดกับผู้โดยสาร และ

(2) 6 เดือน ในกรณีการสูญหายหรือเสียหายและล่าช้าต่อสัมภาระและทรัพย์สินส่วนบุคคลและความล่าช้าในการเดินทางมาถึงของผู้โดยสาร

(ค) เขตอำนาจศาล

(1) การฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนภายใต้ภาคผนวกนี้อาจยื่นฟ้องต่อศาลของประเทศภาคีคู่สัญญา ซึ่ง

- เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือเป็นจุดปลายทางการขนส่ง
- เป็นสถานที่ที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้น ถ้าสามารถระบุได้
- เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่
- เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

(2) การระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนอาจทำโดยอนุญาโตตุลาการภายใต้ข้อตกลงระหว่างผู้เกี่ยวข้องซึ่งทำขึ้นภายหลังข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้ว

ข้อ 18 : การประกันความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสารภาคบังคับ

ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้โดยสารนั้น ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามพันธะภายใต้ ข้อ 6 (ค) ของภาคผนวก 9 แห่งความตกลง โดยทำสัญญาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้โดยสารคุ้มครองการบาดเจ็บและเสียชีวิตตามความเสียหายจริง แต่ไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน โดยมาไล่เบี้ยเอากับผู้เอาประกันไม่ได้

ส่วนที่ 6 ข้อบทสุดท้าย

ข้อ 19 : การแก้ไข

ภาคีคู่สัญญาใด ๆ อาจเสนอให้มีการแก้ไขภาคผนวกผ่านคณะกรรมการร่วม การแก้ไขดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์จากภาคีคู่สัญญาทุกประเทศ

ข้อ 20 : การให้สัตยาบันหรือยอมรับ

(ก) ภาคผนวกจะต้องได้รับสัตยาบันหรือยอมรับจากรัฐบาลของประเทศภาคีคู่สัญญา ข้อบทนี้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนี้ด้วย (ถ้ามี)

(ข) ส่วนที่ 1 (บททั่วไป) 2 (การตรวจคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากร และด้านสาธารณสุข) 3 (มาตรการอำนวยความสะดวก) และ 4 (เงื่อนไขการขนส่งผู้โดยสาร) ของภาคผนวกนี้อาจได้รับสัตยาบันหรือยอมรับก่อนหรือแยกออกจากส่วนที่ 5 (ความรับผิดของผู้ขนส่งผู้โดยสาร) ของภาคผนวกนี้ได้

ข้อ 21 : ผลบังคับใช้

(ก) ภาคผนวกจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ประเทศภาคีคู่สัญญาอย่างน้อย 2 ประเทศได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับภาคผนวก และจะมีผลบังคับระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันหรือยอมรับแล้วเท่านั้น ข้อบทนี้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขภาคผนวกนี้ด้วย (ถ้ามี)

(ข) กรณีที่มีการแยกให้สัตยาบันหรือยอมรับส่วนที่ 1 (บททั่วไป) 2 (การตรวจคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากรและด้านสาธารณสุข) 3 (มาตรการอำนวยความสะดวก) และ 4 (เงื่อนไขการขนส่งผู้โดยสาร) ของภาคผนวกนี้ อาจจะมีผลบังคับใช้ก่อนหรือแยกออกจากส่วนที่ 5 (ความรับผิดของผู้ขนส่งผู้โดยสาร) ของภาคผนวกนี้ได้

ข้อ 22 : การปรับกฎหมายภายในประเทศ

ในกรณีที่จำเป็น ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของภาคผนวกนี้

ข้อ 23 : ข้อสงวน

ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนต่อภาคผนวกนี้

ข้อ 24 : การระงับใช้ภาคผนวก

ประเทศภาคีคู่สัญญาแต่ละประเทศอาจระงับการบังคับใช้ภาคผนวกทั้งหมดหรือบางส่วนชั่วคราวโดยทันทีเมื่อมีกรณีฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยภายในประเทศ ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องแจ้งกับประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นทราบโดยเร็วที่สุดเกี่ยวกับการระงับใช้ภาคผนวกซึ่งจะสิ้นสุดลงทันทีเมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ข้อ 25 : ความสัมพันธ์กับความตกลง

ในฐานะที่เป็นมาตรการในการดำเนินการตามหลักการที่กำหนดไว้ในความตกลง ภาคผนวกนี้จะต้องไม่เบี่ยงเบนหรือขัดต่อหลักการดังกล่าว ในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกและความตกลงให้ถือตามความตกลงเป็นหลัก และในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกนี้กับภาคผนวกอื่นหรือพิธีสารอื่น ให้ตีความโดยอาศัยความตกลงเป็นหลัก

ข้อ 26 : การระงับข้อพิพาท

การพิพาทระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาตั้งแต่สองประเทศหรือมากกว่านั้นเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ภาคผนวกนี้ จะตัดสินโดยตรงหรือโดยการเจรจาฉันมิตรในคณะกรรมการร่วม

ข้อ 27 : การเพิกถอน

เมื่อภาคผนวกมีผลบังคับใช้แล้ว ไม่อาจยกเลิกเพิกถอนภาคผนวกแยกต่างหากจากความตกลงได้

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจึงได้ลงนามในภาคผนวกนี้

ทำ ณ นครคุนหมิง วันที่ 5 กรกฎาคม 2548 เป็นภาษาอังกฤษโดยมีต้นฉบับจำนวนหกฉบับ

ลงนามโดย

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา
ฯพณฯ Sun Chanthol
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ฯพณฯ Zhang Chunxian
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสื่อสาร

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ฯพณฯ Somphong Mongkhonvilay
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า
ฯพณฯ Soe Tha
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนาเศรษฐกิจและวางแผนแห่งชาติ

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
ฯพณฯ สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ฯพณฯ Bui Ba Bong
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและการพัฒนาชนบท

ANNEX 5 : CROSS-BORDER MOVEMENT OF PEOPLE[๒]

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 the 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 11th 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.

---

[๒] อ้างถึงแล้ว, โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑

(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;

- 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.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

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

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....

His Excellency Sun Chanthol
Minister of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

.....

His Excellency Zhang Chunxian
Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....

His Excellency Somphong Mongkhonvilay
Minister to Prime Minister's Office

For the Government of the Union of Myanmar

.....

His Excellency Soe Tha
Minister of National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....

His Excellency Suriya Jungrungreangkit
Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

.....

His Excellency Bui Ba Bong
Vice Minister of Agriculture and Rural Development

ภาคผนวก

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี
ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๔๒๖ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๗
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

: ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของ
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

(๑)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เลขรับ 5154
วันที่ ๒๑ ก.ย. 2557
เวลา 13.45 น.

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๓/ว๕๔๒๖

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๕ ฉบับ

ด้วยคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
๒. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ....
๓. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....
๔. ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน (ฉบับที่ . .) พ.ศ. ....
๕. ร่างพระราชบัญญัติมาตราชั่งตวงวัด (ฉบับที่ . .) พ.ศ. ....

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงได้ใช้อำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔๓ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก
(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

กลุ่มงานญัตติ
รับที่ ๙(๙) /๒๕๕๗
วันที่ ๑ ก.ย. ๒๕๕๗
เวลา ๑๕.๑๖
สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๒๗๓๐ (ภาณุมาศ)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๐๑๖๐ (Desktop/คสช./ส่งสภา)

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๗๓ /๕๗ วันที่ ๑ ก.ย. ๕๗
เวลา ๑๙.๔๙ ส่ง ปกหมายรม.
สำนักการประชุม

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ. ....

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่นๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศและเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ. ....

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

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

"คนโดยสาร" หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางค้าปกติของตน ไม่ว่าจะมีสัมภาระหรือไม่ก็ตาม

"การเดินทาง" หมายความว่า การเดินทางของคนโดยสารโดยรถจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามที่กำหนดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงการขึ้นหรือลงรถในระหว่างการเดินทางนั้นด้วย

"รถ" หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"ล่าช้า" หมายความว่า

(๑) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลา ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

(๒) การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้

"สัมภาระ" หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

"สัมภาระติดตัว" หมายความว่า สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของคนโดยสารระหว่างการเดินทาง และให้หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารด้วย

"สัมภาระลงทะเบียน" หมายความว่า สัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล

"ข้อสงวน" หมายความว่า ข้อความเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนว่าอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อยซึ่งผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียน หรือข้อความที่คนโดยสารมีหนังสือแจ้งผู้ขนส่งในเวลาที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้นคืนว่า มีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น แล้วแต่กรณี

"หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารหรือสัมภาระในระหว่างการใช้การขนส่งรูปแบบอื่น ให้ผู้ขนส่งรับผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น

ในกรณีที่การเดินทางตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศต้องหยุดลงด้วยเหตุใดก่อนถึงจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งนั้นด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้นจะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่น

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๖ สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

มาตรา ๗ ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

ข้อตกลงที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญานั้น

มาตรา ๘ การรับขนคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารไว้เป็นหลักฐานให้แก่คนโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วโดยสารที่ออกเป็นรายบุคคลหรือตั๋วโดยสารที่ออกเป็นหมู่คณะ

มาตรา ๙ ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

(๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(๒) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

(๓) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้

(๔) ราคาค่าโดยสาร

(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) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามมาตรา ๑๑ ย่อมไม่ทำให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๒
หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๔ ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องระบุข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม และผู้ขนส่งมีสิทธิตรวจสอบสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในสัมภาระนั้น

ถ้าผู้ขนส่งมิได้ระบุข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๕ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสาร คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารมีหนังสือแจ้งข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยมิได้มีหนังสือแจ้งข้อสงวนให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๖ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มีบุคคลใดเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าวให้ เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนที่จะรับมอบสัมภาระลงทะเบียนนั้น

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระลงทะเบียนเมื่อรถมาถึงจุดปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นยังอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งอาจมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระนั้นแทนก็ได้ โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการเกี่ยวกับสัมภาระนั้นตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระได้รับการดูแลรักษาไว้ แต่ถ้าสัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

หมวด ๓
ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัวอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง

มาตรา ๒๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นคืน

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืนให้แก่คนโดยสารภายในสามสิบวันนับแต่เวลาที่รถไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหายและคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระลงทะเบียนกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที และคนโดยสารมีสิทธิเรียกสัมภาระนั้นคืน โดยจะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายหรือความเสียหายบางส่วนหรือเพื่อความล่าช้า

ถ้าคนโดยสารไม่ใช้สิทธิเรียกคืนตามวรรคสาม ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่

ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นตกค้างอยู่ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

มาตรา ๒๑ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นกระทำการของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๒ ผู้ขนส่งจะปฏิเสธความรับผิดในความสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่มิได้

มาตรา ๒๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) ความชำรุดบกพร่องของสัมภาระนั้นเอง

(๓) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง

(๔) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

หมวด ๔
การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินเก้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในเหตุการณ์เดียวกัน

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระลงทะเบียนนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระลงทะเบียนหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่สัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งกรณีตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีความเสียหายอื่นที่เกิดจากความล่าช้า ให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินราคาค่าโดยสาร

มาตรา ๒๗ คู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอาจตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้

มาตรา ๒๘ นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งที่เกิดขึ้นภายหลังอันจะโทษผู้ขนส่งไม่ได้ ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารตามส่วนที่ยังไม่ได้ขนส่ง

มาตรา ๒๙ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๓๐ การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๓ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๖ มิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการตาย การบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือความล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๓๑ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๕
การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๒ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง บุคคลที่ถูกใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

มาตรา ๓๓ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง

(๒) ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้

(๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ

(๔) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๓๔ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๓๕ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

(๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

(๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้าของสัมภาระและความล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

การนับอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกร้อง หรือวันที่ถึงจุดปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงจุดปลายทาง หรือวันที่สมควรถึงจุดปลายทางตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันมีโทษทางอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าอายุความตามวรรคหนึ่ง ให้นำอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ขณะนี้หลายประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างกันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความเป็นเอกภาพของสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ อันเป็นวิธีการอย่างหนึ่งที่จะช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศและเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ที่มีจุดต้นทางในประเทศหนึ่งและจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือมีจุดต้นทางและจุดปลายทางในประเทศเดียวกันแต่มีการเดินทางบางช่วงที่ผ่านเขตพื้นที่ของประเทศอื่น รวมถึงกรณีที่การเดินทางหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทาง ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้นจะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่นก็ตาม สำหรับกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นด้วยนั้น จะไม่ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติฯ กับการขนส่งรูปแบบอื่น ซึ่งจะต้องเป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นแทน (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๖)

๒.๒ กำหนดให้ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดน้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญานั้น (ร่างมาตรา ๗)

๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรายละเอียดในตั๋วโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน แต่การไม่ออกตั๋วโดยสารหรือใบรับสัมภาระลงทะเบียน หรือการออกตั๋วโดยสารหรือใบรับสัมภาระลงทะเบียนที่มีรายการไม่ครบถ้วน หรือการที่ตั๋วโดยสารหรือใบรับสัมภาระลงทะเบียนสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาดังกล่าวแต่อย่างใด (ร่างมาตรา ๘ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๔ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งเกี่ยวกับสัมภาระลงทะเบียน (ร่างมาตรา ๑๔ ถึงร่างมาตรา ๑๖)

๒.๕ กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร รวมทั้งความเสียหายหรือการสูญหายของสัมภาระติดตัว และข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๑๗ ถึงร่างมาตรา ๒๓)

๒.๖ กำหนดความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ โดยกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน รวมทั้งดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนและหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๒๔ ถึงร่างมาตรา ๓๑)

๒.๗ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีที่มีการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัติฯ และอายุความในการฟ้องคดีดังกล่าว ซึ่งในกรณีที่ฟ้องคดีในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และหากคู่กรณีประสงค์จะระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการก็ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ(ร่างมาตรา ๓๒ ถึงร่างมาตรา ๓๕)

๓. ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ได้ศึกษาความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ดังนี้

๓.๑ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (CBTA)) เป็นความตกลงระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา จีน และพม่า ที่ทำขึ้นเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ และมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดกรอบความร่วมมือของประเทศภาคีในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของและบุคคลข้ามพรมแดน การลดความยุ่งยากและการเสริมสร้างความเป็นเอกภาพของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งของและบุคคลข้ามพรมแดน และการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยภาคผนวก ๕ การข้ามแดนของบุคคล ของความตกลงดังกล่าว ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ประเทศภาคีจะต้องนำมาใช้บังคับร่วมกันเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งและคนโดยสารในการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

๓.๒ อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR)) เป็นอนุสัญญาที่ทำขึ้นเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ค.ศ. ๑๙๗๓ (พ.ศ. ๒๕๑๖) และเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๒ เมษายน ค.ศ. ๑๙๙๔ (พ.ศ. ๒๕๓๗) โดยปัจจุบันมีประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีแล้ว จำนวน ๘ ประเทศ ได้แก่ บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา โครเอเชีย สาธารณรัฐเช็ก ลัตเวีย มอนเตเนโกร เซอร์เบีย สโลวะเกีย และยูเครน และมีอีกจำนวน ๒ ประเทศที่ลงนามแล้วแต่ยังไม่ได้แสดงเจตนาเข้าผูกพัน ได้แก่ เยอรมนีและลักเซมเบิร์ก โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดมาตรฐานกลางสำหรับสัญญาการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

"การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินตามวรรคสอง หมายความถึงร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้เงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำได้โดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๑, ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖