

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

บันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง แผนการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางราง

๑. ความเป็นมา

ในปัจจุบันการแข่งขันในเชิงเศรษฐกิจ การค้า ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น แต่การขนส่งซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจ และเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยังไม่สามารถส่งเสริมการค้าของประเทศไทยได้ดีเท่าที่ควร^๑

จากสถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่าประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางถนนมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มีจำนวนมากถึง ๔๒๕.๑๘ ล้านตัน^๒ แต่ในปัจจุบัน สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น จึงทำให้ค่าขนส่งสินค้าทางถนนมีราคาสูงขึ้น ประกอบกับการขนส่งทางถนนยังก่อปัญหาต่าง ๆ หลายประการ เช่น ปัญหามลพิษ มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนนจำนวนมาก ในขณะที่การขนส่งทางราง หรือทางรถไฟ เป็นการขนส่งสินค้าและคนโดยสารในปริมาณมาก (mass transport) แต่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วย (economy of scale) มากกว่าการขนส่งประเภทอื่น และยังมีความปลอดภัยสูง^๓

ในปัจจุบันเส้นทางรถไฟของประเทศไทย มีเส้นทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้นเพียง ๔,๓๔๖ กิโลเมตร ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นมีเส้นทางที่เปิดการเดินรถแล้วถึง ๒๓,๐๐๐ กิโลเมตร ทั้ง ๆ ที่เริ่มพัฒนาระบบรถไฟในเวลาไล่เลี่ยกัน (ประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ ๕ ประเทศญี่ปุ่นในสมัยจักรพรรดิเมจิ) ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางรางยังต้องการการพัฒนาอีกมาก

/ นอกจากนี้...

^๑ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา “หลักการขนส่ง” (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๓) หน้า ๕.

^๒ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เข้าได้จาก

<http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index8URL/>

^๓ ยุทธนา หัฟเจริญ “กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางช่วยในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” เอกสารวิชาการส่วนบุคคล หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๔ วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๕๓, หน้า ๑.

นอกจากนี้ การที่ประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยมีความร่วมมือในการขยายตลาดการค้าและการลงทุนในด้านต่าง ๆ ของประเทศสมาชิก ซึ่งรวมถึงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วย^๕ ซึ่งจะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่สมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ในกรณีของการขนส่งทางราง ประเทศไทยมีความพร้อมในทางภูมิศาสตร์^๖ เพราะเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อทางรางระหว่างประเทศ จากการที่ประเทศไทยมีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคหลายกรอบ ได้แก่ ความร่วมมือของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย ฯลฯ ดังนั้น การผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโดยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถทำได้ แต่อาจต้องทบทวนแผนและโครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟภายในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน^๗ และประเทศไทยต้องอาศัยยุทธศาสตร์การพัฒนาในการทำหน้าที่เป็น ๑) ประตุการค้าและศูนย์รวมการกระจายสินค้าของภูมิภาค ๒) เส้นทางเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และ ๓) เส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟ โดยแบ่งแนวทางการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในส่วนของนักท่องเที่ยวใน ประเทศเพื่อนบ้านที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเดินทางมาโดยใช้เส้นทางถนนและรถไฟ จึงควรมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาว และไทย ตลอดจนให้สามารถเชื่อมต่อไปกับการท่องเที่ยวโดยรถไฟระหว่างประเทศเส้นทางกรุงเทพฯ - มาเลเซีย - สิงคโปร์ (Oriental Express Luxury Train) ได้^๘

ความสำคัญในการพัฒนาปรับปรุงการขนส่งทางราง

การขนส่งทางถนนของประเทศไทย มีสัดส่วนการขนส่งถึงร้อยละ ๘๗.๕๐ โดยมีต้นทุนการขนส่งอยู่ที่ ๒.๑๒ บาท/ตัน/กิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางราง มีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๑.๔๐ โดยมีต้นทุนการขนส่งอยู่ที่ ๐.๙๕ บาท/ตัน/กิโลเมตร^๙ ซึ่งหากมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนนเป็นทางราง จะทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่งได้ถึง ๑.๑๗ บาท/ตัน/กิโลเมตร ดังนั้น การขนส่งทางรางซึ่งสามารถขนส่งได้ในปริมาณมากจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้เป็นอย่างมาก

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมีแนวทางที่สำคัญ

/คือ การผลักดัน...

^๕ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “ความพร้อมของรถไฟไทยกับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” รายงานที่ตีพิมพ์ฉบับที่ ๗๔ เดือนกันยายน ๒๕๕๒ (ฉบับพิเศษ) พิมพ์ครั้งที่ ๑, หน้า ๓.

^๖ องค์ความรู้ “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” เข้าถึงได้จาก <http://www.thai-aec.com/720#more-720>

^๗ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค” รายงานที่ตีพิมพ์ฉบับที่ ๙๖ เดือนตุลาคม ๒๕๕๖, พิมพ์ครั้งที่ ๑, หน้า ๑๕.

^๘ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค” รายงานที่ตีพิมพ์ฉบับที่ ๙๖ เดือนตุลาคม ๒๕๕๖, พิมพ์ครั้งที่ ๑, หน้า ๑๕ - ๑๙.

^๙ กระทรวงคมนาคม เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy1>

คือ การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ไปสู่การขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยที่ต่ำกว่า และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว ตลอดจนพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางรถไฟและจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อรองรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย^๔

ดังนั้นประเด็นท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ได้แก่

(๑) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากที่พึ่งพาทางถนนในการขนส่งเป็นหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door)

(๒) การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยเน้นการปรับปรุงเส้นทางขนส่งทั้งทางถนน ทางราง สู่ประตูการค้าหลักที่สำคัญและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งปรับปรุงท่าอากาศยานในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจ

(๓) การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ

(๔) ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การบริหารจัดการ การลงทุนและการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ นอกจากนี้ ควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาหนี้สินทางการเงินของรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทยและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น เพื่อให้สามารถให้บริการประชาชน ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้^๕

ด้วยเหตุนี้คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย จึงเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบกฎหมายด้านการขนส่งทางรางอย่างจำเป็นเร่งด่วน เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่เป็น

/ต้นแบบ...

^๔ กระทรวงคมนาคม เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy3>

^๕ กระทรวงคมนาคม เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/Home/Strategy4>

ต้นแบบ (Model Law) ให้ทันสมัยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน และเป็นการสนับสนุนการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่ประหยัดของประชาชนในภูมิภาคอาเซียนในการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

๒. การดำเนินการ

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ดำเนินการศึกษา สํารวจ วิเคราะห์ทางวิชาการจากข้อมูลกฎหมายทั้งในประเทศและต่างประเทศ วิเคราะห์บทความ เอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง รวมถึงการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคประชาสังคม โดยสรุปข้อมูล ดังนี้

๒.๑ ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา สํารวจและวิเคราะห์ทางวิชาการ

ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางของประเทศไทยมีอยู่ ๗ ฉบับ คือ

- ๑) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔
- ๒) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔
- ๓) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐
- ๔) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

๕) ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘๖ (โดยถือว่าการรถไฟและการรกรางเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค และเป็นกิจการค้าขายที่กระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสักแห่งสาธารณชน รถไฟและรกรางจึงเป็นกิจการที่ถูกควบคุมโดยกฎหมาย)

- ๖) พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
- ๗) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางจำแนกได้เป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มกฎหมายมหาชน และกลุ่มกฎหมายเอกชน

ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายมหาชน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการ จากงานวิจัย ตลอดจนบทความทางวิชาการหลายฉบับ ซึ่งได้กล่าวถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคของกิจการรถไฟไทย ส่งผลให้ขณะนี้หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และได้วางแนวทางในการพัฒนากิจการรถไฟทั้งด้านนโยบายและด้านการบริหารจัดการ รวมทั้งด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการจัดทำร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. และมีแนวทางที่จะจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางในอนาคต

/ในส่วนของ...

๖๖ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ฉบับพิเศษ) เล่ม ๘๔ ตอนที่ ๑๕ วันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๑๕

ในส่วนของกฎหมายเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความ ซึ่งมีความล้าสมัย ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบันเช่นเดียวกัน อีกทั้งในเรื่องหลักประกันความปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ตลอดจนสินค้าในปัจจุบัน ยังไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเหมาะสมตามมาตรฐานสากล

เนื่องจากการพัฒนาในส่วนกฎหมายมหาชนได้มีการดำเนินการไปคืบหน้าพอสมควร จึงคงเหลือการพัฒนากฎหมายเอกชนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางที่ควรต้องพิจารณาแก้ไขปรับปรุงดังต่อไปนี้

๑) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ มีความล้าหลังไม่ทันต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปของสังคมและเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในส่วนที่ ๔ ว่าด้วยการบรรทุกส่ง ตั้งแต่มาตรา ๕๐ ถึงมาตรา ๕๗ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร สัมภาระ หรือสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรมรถไฟแผ่นดิน) จะต้องรับผิดชอบในส่วนแพ่ง เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดดังนี้

๑.๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายและเสียหายต่อสัมภาระ หรือสินค้า เว้นแต่พนักงานรถไฟจะได้รับของนั้นลงบัญชีประกันและได้ออกใบรับเป็นสำคัญ ซึ่งผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้าจะต้องจดรายละเอียด บอกจำนวนน้ำหนัก และชนิดของวัตถุ หรือสินค้าที่นำส่งเป็นลายลักษณ์อักษร และให้ลงชื่อกำกับไว้ด้วย หากไม่ปฏิบัติตามพนักงานรถไฟอาจปฏิเสธไม่ยอมรับไว้บรรทุกก็ได้ (มาตรา ๕๒ วรรค ๑)

๑.๒) ในกรณีที่การรถไฟพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั้นเอง หรือเป็นด้วยการชำรุดที่มัดห่อวัตถุนั้นๆ (มาตรา ๕๓)

๑.๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยจำกัดความรับผิดในกรณีสัมภาระ หรือสินค้าที่ได้จดลงบัญชีประกันบรรทุกส่งหรือฝากไว้สูญหาย การรถไฟแห่งประเทศไทย รับผิดชอบเพียงไม่เกินร้อยละ ๑๐๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่ง หรือผู้ฝากของนั้น ได้แจ้งจำนวน ราคา และบอกสภาพแห่งของที่มีอยู่ในห่อนั้น และได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าประกันแก่พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่ ซึ่งพนักงานรถไฟมีสิทธิที่จะสอบสวนตรวจตราดูตามที่เหมาะสมเพื่อให้รู้แน่ชัดว่าในห่อนั้นมีสิ่งของตรงตามที่ระบุไว้หรือไม่ (มาตรา ๕๕)

๑.๔) การรถไฟแห่งประเทศไทย จำกัดความรับผิดในกรณีที่สัตว์ที่บรรทุกส่งไปมีอันตรายสูญหาย เช่น ข้างเชือกหนึ่งไม่เกิน ๕๐๐ บาท ม้าตัวหนึ่งไม่เกิน ๑๐๐ บาท ปศุสัตว์ชนิดที่มีเขาตัวหนึ่งไม่เกิน ๕๐ บาท และค่าแพะ แกะ สุนัข หรือสัตว์ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่เกิน ๒๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งได้แจ้งความเป็น

/ลายลักษณ์อักษร...

ลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่น่าส่งนั้น ว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่ได้กล่าวไว้ และได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มเติมขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้น อย่างไรก็ดี หากอันตรายหรือสูญหาย เกิดด้วยเหตุอื่นอันมิใช่เป็นความรับผิดชอบของพนักงานรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องรับผิดชอบเลย (มาตรา ๕๖)

๑.๕) การรถไฟแห่งประเทศไทย จำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดอันตรายสูญหายแก่รถล้อเลื่อนที่บรรทุกทุกสิ่ง เช่น ค่ารถจักรสำหรับลากหรือรยยนต์คันหนึ่งไม่เกิน ๕๐๐ บาท ค่ารถ เกวียน หรือรถบรรทุกของคันหนึ่งไม่เกิน ๒๕๐ บาท ค่ารถจักรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อคันหนึ่งไม่เกิน ๕๐ บาท ค่ารถล้อเลื่อนอย่างอื่นคันหนึ่งไม่เกิน ๑๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งได้แจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่น่าส่งนั้นว่า มีราคาสูงกว่าอัตราที่ได้กล่าวไว้ และได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มเติมขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย (มาตรา ๕๗)

กรณีอายุความในการฟ้องให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย กฎหมายกำหนดให้สั้นอายุหมดลงตามกำหนดวันดังนี้ คือ (มาตรา ๕๘)

ถ้าเป็นครุภาระ หรือห่อวัตถุ อายุความหมดลงเมื่อครบกำหนด ๒ วัน นับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่ของได้มาถึงสถานีที่ได้จัดส่งไปนั้น

ถ้าเป็นสินค้า อายุความหมดลงเมื่อครบกำหนด ๒ วัน นับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้แจ้งความให้ผู้ที่จะรับของนั้นทราบ

ถ้าไม่มีผู้ใดมารับครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าภายในกำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้น กฎหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเก็บรักษาของเหล่านี้ไว้ในคลังสินค้า แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของเป็นอันตราย หรือสูญหายไป เว้นแต่จะเป็นความผิดของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเป็นความผิดของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบถึงกรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าซึ่งบรรทุกทุกสิ่งไป หรือส่งมอบไว้กับรถไฟนั้น แตกหักบุบสลายหรือว่าสูญหายไป เว้นไว้แต่พนักงานรถไฟจะได้รับของนั้น ลงบัญชีประกันและได้ออกใบรับให้ไปเป็นสำคัญ ตามมาตรา ๕๒ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ จึงเห็นได้ว่า ในส่วนที่เป็นกฎหมายเอกชน ยังมีความล้าหลัง ซึ่งเป็นกรณีที่ขาดมิติในเรื่องการแจ้งสิทธิให้ผู้บริโภคหรือผู้โดยสารได้ทราบ อันเป็นกรณีที่สร้างความไม่เป็นธรรมในสังคมอยู่ในปัจจุบัน

๒) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน

ตามสัญญารับขนคนโดยสาร ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการขนส่งคนโดยสารและเครื่องเดินทางไปยังสถานที่ปลายทางที่ตกลงกันไว้ โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องขนส่งให้ถึงจุดหมายโดยสวัสดิภาพและปลอดภัยตาม “หลักความรับผิดชอบต่อสวัสดิภาพและความปลอดภัย” ซึ่งเป็นหลักที่

/เกิดขึ้น...

เกิดขึ้นจากคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศส โดยสันนิษฐานว่า ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดหากเป็นเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้เสียหายเอง ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด^{๑๖} ซึ่งสอดคล้องกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๓๔^{๑๗} แต่ในเรื่องความรับผิดได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ในการที่ผู้โดยสารต้องบาดเจ็บเสียหายเท่านั้น โดยบัญญัติเพียงให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่ง ว่าด้วยการบรรทุกส่ง เว้นไว้แต่จะต้องด้วยบทมาตราดังจะกล่าวต่อไปในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งได้แก่มาตรา ๕๑ ถึงมาตรา ๕๗ จึงให้ใช้บทมาตรานั้น ๆ บังคับ

มาตรา ๖๓๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารไว้ ๒ กรณี คือ ๑) กรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ และ ๒) กรณีความเสียหายอันเป็นผลจากการชักช้าในการขนส่ง

ในกรณีคนโดยสารเสียชีวิต ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเป็นค่าทำศพ และค่าขาดรายได้จากการเลี้ยงดูแก่บุคคลที่อยู่ในความอุปการะของคนโดยสารที่เสียชีวิต โดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ตายจะได้อุปการะเลี้ยงดูตามความเป็นจริงหรือไม่^{๑๘}

ในกรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเป็นค่ารักษาพยาบาลที่ได้จ่ายไปอันเป็นค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน และยังต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่มีใช้ตัวเงินด้วย เช่น การเสียความสามารถทางร่างกายโดยผู้โดยสารไม่สามารถหางานหาหรือเอี่ยวคอได้ตามปกติ^{๑๙} รวมถึงทรัพย์สินที่ผู้โดยสารนำติดตัวไปด้วยเกิดความสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ^{๒๐}

ส่วนกรณีความเสียหายอันเกิดแก่เครื่องเดินทางบัญญัติไว้ในมาตรา ๖๓๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้นำหมวด ๑ ว่าด้วยการรับขนของ มาใช้แม้ว่าผู้ขนส่งจะมีได้คิดค่าขนส่งเครื่องเดินทางนั้นต่างหากจากค่าโดยสารก็ตาม โดยแยกพิจารณาได้เป็น ๒ กรณี ดังนี้

/๑) กรณีผู้ขนส่ง...

^{๑๖} ปรีทวงษ์ แทนข้า, “การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟโดยผู้ขนส่งเอกชน : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย” (นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๖), หน้า ๑๔๖. อ้างถึง จิต เศรษฐบุตร, “หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้” พิมพ์ครั้งที่ ๑๗ กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๑ หน้า ๑๔๔.

^{๑๗} ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๖๓๔ “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหาย อันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสี่ยงอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้าอันเกิด แต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารถนั้นเอง”

^{๑๘} คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๓๔/๒๕๑๖

^{๑๙} คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๕๕/๒๕๕๒

^{๒๐} คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๓๔/๒๕๑๖

๑) กรณีผู้ขนส่งได้รับมอบของ โดยได้รับมอบหมายจากผู้โดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือ เกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง (มาตรา ๖๑๖)

๒) กรณีผู้ขนส่งมีได้รับมอบหมายเครื่องเดินทางให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นเสียหายหรือบุบสลายไป เพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง (มาตรา ๖๓๘)

นอกจากนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ เอกเทศสัญญา ลักษณะ ๘ รับขน ทั้งในหมวด ๑ รับขนของ และหมวด ๒ รับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องพิสูจน์ทั้งความรับผิดที่เกิดจากสัญญาและละเมิด ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง มีความไม่แน่นอนว่าจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเท่าใด ย่อมส่งผลกระทบต่อหน้าที่ผู้ขนส่งจะประกันภัยความรับผิดเกี่ยวกับการขนส่งของและคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในส่วนข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง แบ่งได้เป็น ๒ กรณี คือ กรณีการรับขนส่งผู้โดยสาร และ กรณีการรับขนของ

กรณีการรับขนส่งผู้โดยสาร ผู้ขนส่งผู้โดยสารไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีการเสียหายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง (มาตรา ๖๓๔) นอกจากนี้ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่ง นับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นมาถึง ผู้ขนส่งอาจเอาเครื่องเดินทางนั้นออกขายทอดตลาดได้ (มาตรา ๖๓๖ วรรค ๑) อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งส่งมอบตัว ไบร่บ หรือเอกสารอื่นทำนองเช่นว่านี้ ให้แก่ผู้โดยสาร โดยมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดขอบนั้น (มาตรา ๖๓๙)

กรณีการรับขนส่งของ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีการเสียหาย หรือบุบสลาย หรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง (มาตรา ๖๑๖) และไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมีได้รับมอบหมาย เว้นแต่เครื่องเดินทางนั้นเสียหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งมีได้รับมอบเครื่องเดินทางให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นเสียหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง นอกจากนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ไบร่บ ไบร่บกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก

/๔) ในส่วน...

ในส่วนข้อจำกัดความรับผิด กรณีขนส่งคนโดยสารไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดไว้ แต่บัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดไว้ในกรณีรับขนส่ง กล่าวคือ

ก) ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชำรุด กฎหมายมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง (มาตรา ๖๒๑)

ข) ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมสุดสิ้นลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ติดเงื่อนไข และได้ใช้การระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว แต่ความที่กล่าวนี้ มิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายใน ๘ วันนับแต่วันส่งมอบ

อย่างไรก็ดี บทบัญญัติทั้งหลายนี้ มิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริต หรือประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรงอันเป็นความผิดของผู้ขนส่ง (มาตรา ๖๒๓)

ในส่วนอายุความการฟ้องคดีผู้ขนส่ง

กรณีการขนส่งของ หากเกิดความสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชำรุด ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ (มาตรา ๖๒๔) เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต ก็ต้องใช้อายุความทั่วไป คือ ให้มีกำหนดอายุความ ๑๐ ปี (มาตรา ๑๙๓/๓๐)

กรณีการขนส่งคนโดยสาร กฎหมายมิได้บัญญัติเรื่องอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงต้องใช้อายุความทั่วไป คือ ให้มีกำหนดอายุความ ๑๐ ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๓/๓๐ เช่นกัน

ส่วนในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาความรับผิดเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ จะต้องคำนึงถึงในกรณีที่เอกชนเป็นผู้เดินรถไฟหรือรถรางในฐานะที่เป็นผู้ดำเนินการ (operator) ด้วย ดังเช่นกรณี Bangkok Mass Transit System Public Company Limited (BTS) และ Mass Rapid Transit (MRT) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความ ให้ชัดเจน และเกิดความเป็นเอกภาพในระบบการขนส่งทางราง

สำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๐๙ กำหนดให้การรับขนส่งของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับ สำหรับทบวงการนั้น ๆ ดังนั้น ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางรางอื่น ๆ โดยองค์กรอื่น ซึ่งมีรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง รับขนส่งของและรับขนส่งคนโดยสาร จึงทำให้เห็นถึงความแตกต่างของกฎหมายที่จะนำมาใช้จากการขนส่งทางรางที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยกับการขนส่งทางรางที่ดำเนินการโดยองค์กรอื่น ทั้ง ๆ ที่มีลักษณะการขนส่งที่คล้ายคลึงกัน

/๒.๓ การพัฒนา...

๒.๓ การพัฒนาระบบกฎหมายกลางเกี่ยวกับการขนส่งทางรางโดยศึกษาเปรียบเทียบระหว่างพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ กับ อนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (Convention concerning International Carriage by Rail: COTIF ๑๙๙๙)

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยยังมีปัญหาและมีความจำเป็นต้องปรับปรุง โดยเฉพาะพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสากล จึงควรนำอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (Convention concerning International Carriage by Rail: COTIF) มาศึกษาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ว่ามีบทบัญญัติที่สอดคล้องหรือแตกต่างกันอย่างไร แม้ว่าอนุสัญญา ดังกล่าวจะเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศก็ตาม แต่การขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยมิได้มีเพียงการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น ในอนาคตอันใกล้ การขนส่งทางรถไฟจะมีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง อาทิ จีน ลาว มาเลเซีย สิงคโปร์ พม่า และกัมพูชา

ในปี ค.ศ. ๑๘๙๐ มีการประกาศใช้อนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งของระหว่างประเทศที่เก่าแก่มากที่สุดฉบับหนึ่ง โดยลงนามในวันที่ ๑๔ ตุลาคม ค.ศ. ๑๘๙๐ ณ กรุงเบิร์น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑ มกราคม ค.ศ. ๑๘๙๓ หลังจากนั้นมีการแก้ไขเรื่อยมาในปี ค.ศ. ๑๙๕๒, ค.ศ. ๑๙๖๑, ค.ศ. ๑๙๗๐ และมีการแก้ไขใหญ่ในปี ค.ศ. ๑๙๘๐ ภายใต้รูปแบบอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศที่เรียกว่า C.O.T.I.F. ซึ่งย่อมาจากภาษาฝรั่งเศส คือ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires และภาษาอังกฤษคือ Convention concerning International Carriage by Rail โดยลงนามในวันที่ ๙ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๘๐ ณ กรุงเบิร์น และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๘๕^{๑๑} โดยปรากฏในรายงานประจำปีของ COTIF ปี ค.ศ. ๒๐๐๔ ว่ามีรัฐภาคีจำนวน ๔๒ ประเทศ ได้แก่ ประเทศแอลเบเนีย แอลจีเรีย เบลเยียม บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา บัลแกเรีย เดนมาร์ก เยอรมนี ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส กรีซ อิรัก อิหร่าน ไอซ์แลนด์ อิตาลี โครเอเชีย ลัตเวีย เลบานอน ลิกเตนสไตน์ ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก โมร็อกโก มาซิโดเนีย โมนาโก เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ ออสเตรีย โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ เซอร์เบียและมอนเตเนโกร สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน ซีเรีย สาธารณรัฐเช็ก ตุนิเซีย ตุรกี ยูเครน ฮังการี สหราชอาณาจักร^{๑๒} ต่อมาในปี ค.ศ. ๑๙๙๐ มีการเตรียมตัว

/ในการแก้ไข...

^{๑๑} พรณทิพา คูวิวัฒน์วงศ์, “ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย” (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ๒๕๕๔) หน้า ๘.

^{๑๒} กิ่งสุคนธ์ บุตรท้วม, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศเฉพาะหลักเกณฑ์ในภาคผนวก A กฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญาการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟระหว่างประเทศ (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail : CIV) และกฎหมายไทย” (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ๒๕๕๔) หน้า ๖. อ้างถึง OTIF, “Annual Report 2004”, http://www.otif.org/otif/_epdf/RG_2004_e.pdf.

ในการแก้ไข COTIF และมีการแก้ไขโดยพิธีสาร (Protocol) ฉบับลงวันที่ ๑ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๙๑ โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ ๑ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๙๑^{๑๙} และในช่วงระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๙๖ จนถึงปี ค.ศ. ๑๙๙๙ ได้มีการทบทวนแก้ไขอนุสัญญาการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๘๐ (COTIF 1980) โดยพิธีสารวิลนีอุส ค.ศ. ๑๙๙๙ (Protocol Vilnius 1999 หรือที่เรียกว่า COTIF 1999) โดยได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๙๙^{๒๐}

ปัจจุบันมีองค์กรระหว่างรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางราง (The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail: OTIF) ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๘๕ เป็นองค์กรระหว่างประเทศตามอนุสัญญา COTIF ที่มีการลงนามเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๘๐ โดยสำนักงานกลางได้สร้างขึ้นในปี ค.ศ. ๑๙๘๓ มีวัตถุประสงค์เป็นองค์กรของรัฐในการพัฒนารูปแบบระบบกฎหมายในการปรับใช้กับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางราง โดยรู้จักในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในชื่อว่า “กฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญาขนส่งทางรางระหว่างประเทศ (Convention concerning International Carriage by Rail : COTIF 1999) ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางรางระหว่างประเทศ คือ Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV 1999) และการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ คือ Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM 1999) มีรัฐสมาชิกทั้งสิ้น ๔๘ รัฐสมาชิก ประกอบไปด้วยทั้งกลุ่มสหภาพยุโรป เอเชีย และแอฟริกาเหนือ และมีเส้นทางรางเป็นเส้นทางที่เปิดการเดินรถรวมกว่า ๒๗๐,๐๐๐ กิโลเมตร OTIF มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงเบิร์น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์^{๒๑}

การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างพระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ กับ COTIF 1999 จะศึกษาเปรียบเทียบเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร (CIV) และการขนส่งของ (CIM) ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความ เท่านั้น ดังนี้

๑) COTIF ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ (CIV 1999)

อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ในภาคผนวก A ไว้ดังนี้

/(๑.๑) ผู้ขนส่ง...

^{๑๙} พรรณทิพา คูวิวัฒนวงษ์, “ปัญหากฎหมายความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย”, หน้า ๙.

^{๒๐} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๑.

^{๒๑} Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) Available from: <http://www.otif.org/index.php?L=2>

(๑.๑) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหาย อันเป็นผลมาจากการที่ผู้โดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ หรือเป็นอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติของรถไฟ และเกิดขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารอยู่ในรถไฟ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานใดก็ตามที่ใช้กับการรถไฟ^{๒๒}

(๑.๒) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามสัญญาในการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระไปยังจุดหมายปลายทางและทันตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ หากผู้ขนส่งไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระไปได้ทันตามกำหนดเวลา ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในความสูญหายหรือเสียหายจากการนั้น^{๒๓} ไม่ว่าจะเป็นการยกเลิกเที่ยวการเดินทาง รถไฟมาถึงล่าช้า หรือพลาดการต่อขบวนหรือการเดินทางในวันนั้น ค่าสินไหมทดแทนประกอบด้วยค่าที่พักและค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งในกรณีรถไฟมาถึงล่าช้า ผู้โดยสารอาจใช้สิทธิในการเรียกค่าโดยสารคืนทั้งหมด หรือเลือกที่จะเดินทางต่อไปหรือใช้เส้นทางอื่นโดยเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าได้^{๒๔}

(๑.๓) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายจากการที่ของซึ่งผู้โดยสารนำติดตัวมาด้วยไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน โดยให้นับมาตรา ๒๖ ในเรื่องพื้นฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้โดยอนุโลม^{๒๕} ส่วนกรณีอื่นนอกเหนือจากการที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจากการที่กระเป๋าทิ้ง

/หรือสัตว์...

^{๒๒} CIV, Article 26 § 1 "The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used."

^{๒๓} CIV, Article 32 § 1 "The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger."

^{๒๔} ปวิพงษ์ แทนข้า , "การรับขนส่งโดยสารและสัมภาระทางรถไฟโดยผู้ขนส่งเอกชน : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย" (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๖), หน้า ๒๑ - ๒๒. อ้างถึง Nuria Rodriguez Murillo, "New Rights For Rail Passengers in the European Union," 91 International Travel Law Journal 96 (2008).

^{๒๕} CIV, Article 33 § 1 "In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis."

§ 2 "In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case."

หรือสัตว์มีชีวิต สูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เพราะเป็นหน้าที่ของผู้โดยสารที่จะต้องตรวจตราของนั้นเองตามมาตรา ๑๕^{๒๖} เว้นแต่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือบุคคลตามมาตรา ๕๑^{๒๗} ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายจากการที่ของซึ่งผู้โดยสารนำติดตัวมาด้วยไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(๑.๔) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายในสัมภาระลงทะเบียน ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ในระหว่างเวลาที่ได้รับสัมภาระไว้ในความดูแลจนกระทั่งถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบ รวมถึงเวลาที่สินค้านั้นถูกส่งมอบซ้ำด้วย^{๒๘}

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CIV ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ ดังนี้

๑) กรณีผู้โดยสารเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ^{๒๙}

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ก) อุบัตินั้นเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของรถไฟ และผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว

ข) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้โดยสารเอง

/ค) อุบัติเหตุ...

^{๒๖} CIV, Article 15 "It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him."

^{๒๗} CIV, Article 51 "The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage."

^{๒๘} CIV, Article 36 § 1 "The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery."

^{๒๙} CIV Article 26 § 2 "The carrier shall be relieved of this liability

- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;
- c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected."

ค) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟเดียวกันนั้น ไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น

ในกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากการกระทำของบุคคลภายนอก แม้ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดโดยสิ้นเชิง แต่ผู้ขนส่งก็จะรับผิดไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดไว้ใน CIV มาตรา ๒๖ (๒) (C) แต่ไม่ตัดสิทธิผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลภายนอกนั้น^{๓๐}

๒) กรณียกเลิกเที่ยวการเดินทาง ล่าช้า หรือพลาดการต่อขบวน^{๓๑}

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าเป็นผลมาจากเหตุใดเหตุหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ก) เป็นเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของรถไฟและผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว

ข) เป็นความผิดในส่วนของผู้โดยสารเอง

ค) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟเดียวกันนั้น ไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น

๓) กรณีล้มการลงทะเลเบียน

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายในกรณีล้มการลงทะเลเบียน หากเข้าเหตุยกเว้นความรับผิด ซึ่งมี ๒ กรณี คือ เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป และเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ

/๑) เหตุยกเว้น...

^{๓๐} CIV Article 26 § 3 "If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party."

^{๓๑} CIV Article 32 § 2 "The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes :

- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
- b) fault on the part of the passenger or
- c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

๑) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป^{๑๖} ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดต่อเมื่อความสูญหายหรือเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้ากรณีสัมภาระลงทะเลเป็นผลมาจากความผิดของผู้โดยสาร หรือเป็นผลจากคำสั่งที่ผู้โดยสารได้ให้ไว้ นอกเหนือความผิดของผู้ขนส่ง หรือโดยความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระที่ลงทะเลเป็นนัยเอง หรือโดยพฤติการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้ โดยผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดดังกล่าว^{๑๗}

๒) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ^{๑๘} ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเนื่องจากเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ก) การไม่หีบห่อ หรือหีบห่อไม่เพียงพอ

ข) เป็นเพราะลักษณะพิเศษตามสภาพของกระเป๋าเดินทาง

ค) กระเป๋าสัมภาระที่ส่งมาเป็นสิ่งที่ไม่สามารถยอมรับได้สำหรับการขนส่ง

ในกรณีเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ เมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ตามพฤติกรรมแห่งกรณีดังกล่าวข้างต้นแล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารมีสิทธิเรียกร้องนำสืบหักล้างได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งมิได้เกิดจากเหตุที่ระบุไว้ในมาตรา ๓๖ (๓)^{๑๙}

/กรณี...

^{๑๖} CIV Article 36 § 2 "The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent."

^{๑๗} CIV Article 37 § 1 "The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier."

^{๑๘} CIV Article 36 § 3 "The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

- a) the absence or inadequacy of packing,
- b) the special nature of the luggage,
- c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage."

^{๑๙} CIV Article 37 § 2 "When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks."

กรณีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง แยกเป็น ๓ กรณี ดังต่อไปนี้

๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๐ (๑) และ (๒) โดย (๑) ได้กล่าวถึงความเสียหายตามที่กำหนดไว้ภายใต้มาตรา ๒๗ (๒)^{๓๖} และมาตรา ๒๘ ทั้งนี้ในมาตรา ๒๙ กำหนดให้ความรับผิดเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีแต่ละรัฐนั้น^{๓๗} โดยคำขดเชยดังกล่าว ผู้ขนส่งจะรับผิดไม่เกิน ๑๗๕,๐๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่งราย ไม่ว่าจะกำหนดให้จ่ายเป็นเงินก้อนเดียวหรือแบ่งจ่ายเป็นเงินรายปี

๒) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สิ่งของที่เป็นสัมภาระติดตัว เช่น กระเป๋าถือ รวมทั้งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในค่าสินไหมทดแทนเพียงไม่เกิน ๑,๔๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่งราย^{๓๘}

๓) กรณีสัมภาระลงทะเบียน

๓.๑) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีสัมภาระลงทะเบียนสูญหายแตกต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนในกรณีอื่นไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิด^{๓๙} ดังนี้

ก) ถ้าพิสูจน์จำนวนของความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้ ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน ๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมที่ขาดไป หรือ ๑,๒๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น

(ข) ถ้าไม่สามารถ...

^{๓๖} CIV Article 30 § 1 “The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.

§ 2 “The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.”

^{๓๗} CIV Article 29 “National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.”

^{๓๘} CIV Article 34 “When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.”

^{๓๙} CIV Article 41 § 1 “In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1200 units of account per item of luggage;
- b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.”

ข) ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้ ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกิน ๒๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมที่ขาดไป หรือ ๓๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น

วิธีการคือนำหนักที่ขาดหายไปและจำนวนชิ้น ให้เป็นไปตามเงื่อนไขทั่วไปในการขนส่ง

๓.๒) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีสัมภาระลงทะเบียนเสียหายเท่ากับมูลค่าที่หายไปของสัมภาระลงทะเบียนนั้น โดยจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นแยกต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนในกรณีอื่น แต่จำกัดความรับผิดชอบนี้^{๔๐} คือ

ก) ถ้าสัมภาระได้รับความเสียหายทั้งหมด ต้องจ่ายเท่ากับกรณีสัมภาระสูญหายทั้งหมด

ข) ถ้าสัมภาระเสียหายบางส่วน ต้องจ่ายเท่ากับกรณีสัมภาระสูญหายบางส่วน

๓.๓) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน กรณีที่สัมภาระลงทะเบียนถูกส่งมอบชักช้า ทุกรอบระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง หลังจากถูกเรียกให้ส่งมอบ แต่สูงสุดไม่เกิน ๑๔ วัน ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้^{๔๑}

ก) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบชักช้า นั้น ค่าสินไหมทดแทนสูงสุดจะไม่เกิน ๐.๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมของสัมภาระ หรือ ๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะสัมภาระที่ถูกส่งมอบชักช้า

ข) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ไม่ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการส่งมอบชักช้า นั้น ค่าสินไหมทดแทนจะจำกัดไว้สูงสุดไม่เกิน ๐.๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมสัมภาระ หรือ ๒.๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะสัมภาระที่ถูกส่งมอบชักช้า

/วิธีการ...

^{๔๐} CIV Article 42 § 1 "In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

§ 2 The compensation shall not exceed :

- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost."

^{๔๑} CIV Article 43 § 1 "In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;
- b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage."

วิธีการค่าน้ำหนักที่ขาดหายไปและจำนวนขึ้นให้เป็นไปตามเงื่อนไขทั่วไปในการขนส่ง

ง) กรณียานพาหนะของผู้โดยสารที่ขนส่งไปด้วย ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่พิสูจน์ได้ จะต้องคำนวณบนพื้นฐานของมูลค่าตามปกติของยานพาหนะ แต่จะไม่เกิน ๘,๐๐๐ หน่วยทางบัญชี ส่วนรถพ่วงที่ใช้ขนส่งขึ้นหรือลง ถือว่าเป็นยานพาหนะอีกชิ้นหนึ่งแยกต่างหาก^{๔๖} และในกรณีของสิ่งทั้งไว้ในยานพาหนะหรือวางอยู่ในกล่องซึ่งติดกับยานพาหนะนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีความสูญหายหรือเสียหายที่เป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น และจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน ๑,๔๐๐ หน่วยทางบัญชี แต่หากของที่ถูกลักขโมยนั้นอยู่นอกยานพาหนะ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำโดยจงใจ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นหรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้เท่านั้น^{๔๗}

อย่างไรก็ดี ห้ามมิให้นำเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งใน CIV มาใช้ หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการที่ผู้ขนส่งกระทำการหรือละเว้นกระทำโดยจงใจ (intent) จะให้เกิดความเสียหายขึ้นหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งยังต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มจำนวน^{๔๘}

กรณีการใช้สิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่ง มี ๒ กรณี ดังนี้

กรณีแรก คือ การบอกกล่าวเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต้องบอกกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งทราบถึงความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้ขนส่งยอมรับหรือโต้แย้งสิทธิเรียกร้องนั้น โดยบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งพร้อมด้วยเอกสารอื่นตามสมควร ซึ่งหากเป็นกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่ง ถ้าการขนส่งได้ทำภายใต้สัญญาฉบับเดียวกันในลักษณะ

/ผู้ขนส่ง...

^{๔๖} CIV Article 45 “In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.”

^{๔๗} CIV Article 46 § 1 “In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1400 units of account.

§ 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.”

^{๔๘} CIV Article 48 “The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.”

ผู้ขนส่งหลายทอด การใช้สิทธิเรียกร้องอาจบอกกล่าวไปยังผู้ขนส่งคนแรก หรือผู้ขนส่งคนสุดท้าย ตลอดจนผู้ขนส่งซึ่งมีสถานประกอบธุรกิจหลัก หรือมีสาขา หรือตัวแทนซึ่งทำสัญญารับขนอยู่ในรัฐที่ผู้โดยสารมีภูมิลำเนา หรือมีถิ่นที่อยู่^{๕๕} ส่วนการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นอันเกี่ยวกับสัญญารับขน ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)^{๕๖}

กรณีที่สอง คือ การฟ้องร้องคดีเพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ จะต้องฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๒๖ (๕) เท่านั้น^{๕๗} กล่าวคือ หากการขนส่งภายใต้สัญญารับขนฉบับเดียวได้กระทำโดยผู้ขนส่งหลายทอด ผู้ขนส่งที่ผูกพันตามสัญญารับขนที่ให้บริการในเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ถ้าการขนส่งนั้นไม่ได้กระทำโดยผู้ขนส่งแต่ได้กระทำโดยผู้ขนส่งแทน ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งแทนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันหรือแทนกันตามที่กำหนดไว้ในกฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันนี้^{๕๘} ส่วนการฟ้องร้องผู้ขนส่งทั้งหลายให้รับผิดชอบตามสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระในกรณีอื่น ๆ นั้น อาจฟ้องผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งที่ได้ขนส่งในช่วงที่ก่อให้เกิดสิทธิในการฟ้องคดี^{๕๙} นอกจากนี้ ในการขนส่งหลายทอดอาจฟ้องผู้ขนส่งที่ต้องส่งมอบสัมภาระหรือยานพาหนะซึ่งยอมรับการลงทะเบียนสัมภาระ หรือออกใบสำคัญการขนส่ง ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งนั้นจะไม่ได้รับสัมภาระหรือยานพาหนะนั้นไว้ก็ตาม^{๖๐} และอาจฟ้องเรียกคืนเงินที่จ่ายตามสัญญารับขนต่อผู้เรียกเก็บเงินหรือตัวแทนผู้เรียกเก็บเงินนั้น^{๖๑}

/กรณีการเสียชีวิต...

^{๕๕} CIV, Article 55 “§ 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.”

^{๕๖} CIV, Article 55 “§ 2 “Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.”

^{๕๗} CIV, Article 56 § 1 “An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.”

^{๕๘} CIV, Article 56 § 1 “An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.”

^{๕๙} CIV, Article 56 § 2 “Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.”

^{๖๐} CIV, Article 56 § 3 “When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.”

^{๖๑} CIV, Article 56 § 4 “An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.”

กรณีการเสียชีวิตหรือการฟ้องคดี แยกพิจารณาได้เป็น ๒ กรณี คือ

๑) กรณีผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ สิทธิในการฟ้องคดีจะระงับสิ้นไป หากผู้มีสิทธิเรียกร้องไม่ได้บอกกล่าวไปยังผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๕๕ (๑) ภายใน ๑๒ เดือนนับแต่ได้ทราบถึงความสูญหายหรือเสียหาย^{๕๖} อย่างไรก็ตามสิทธิในการฟ้องคดีไม่ระงับสิ้นไปในกรณีดังต่อไปนี้^{๕๗}

ก) ภายในระยะเวลาข้างต้น ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้บอกกล่าวการใช้สิทธิเรียกร้องไปยังผู้โดยสารคนใดคนหนึ่งที่ยังมีชีวิตอยู่ในมาตรา ๕๕ (๑) หรือ

ข) ภายในระยะเวลาข้างต้น ผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบนั้นได้ทราบถึงอุบัติเหตุอันเกิดแก่ผู้โดยสารไม่ว่าโดยทางใดทางหนึ่งแล้ว หรือ

ค) การไม่ได้บอกกล่าวหรือการบอกกล่าวโดยชักช้าถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมิได้เป็นผลอันเนื่องมาจากความผิดของผู้มีสิทธิเรียกร้อง

ง) ผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุเป็นความผิดในส่วนของผู้ขนส่ง

๒) กรณีดำเนินคดีเกี่ยวกับสัมภาระที่ขนส่ง หากผู้มีสิทธิเรียกร้องยอมรับเอาสัมภาระที่ขนส่งไว้แล้วยอมคืนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องคดีแก่ผู้ขนส่งในกรณีสัมภาระสูญหายบางส่วน หรือสัมภาระเสียหายหรือส่งมอบชักช้า^{๕๘} อย่างไรก็ตามสิทธิในการฟ้องคดีไม่ระงับสิ้นไปในกรณีดังต่อไปนี้^{๕๙}

/ก) กรณี...

^{๕๖} CIV, Article 58 § 1 "Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice."

^{๕๗} CIV, Article 58 § 2 "Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;

b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;

c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;

d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier."

^{๕๘} CIV, Article 59 § 1 "Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery."

^{๕๙} CIV, Article 59 § 2 "Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :

a) in case of partial loss or damage, if

1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;

2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;

ก) กรณีสัมภาระสูญหายบางส่วนหรือเกิดความเสียหาย หากมีการตรวจสอบถึงความสูญหายหรือเสียหายตามมาตรา ๕๔ ก่อนที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะยอมรับสัมภาระ หรือไม่มีการตรวจสอบที่ควรจะได้กระทำเพราะการละเว้นของผู้ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว

ข) กรณีความสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นเป็นที่ประจักษ์ แต่ได้พบถึงความสูญหายหรือเสียหายในภายหลังที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ยอมรับสัมภาระไว้แล้ว หากผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ขอให้มีการตรวจสอบตามมาตรา ๕๔ ไว้ก่อน ทันทีหลังจากที่พบความสูญหายหรือเสียหายและไม่ช้ากว่า ๓ วันหลังจากยอมรับสัมภาระและพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบ

ค) กรณีที่ส่งมอบชักช้า ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องบอกกล่าวไปยังผู้ขนส่งรายใดรายหนึ่งตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๕๖ (๓) ภายใน ๒๑ วัน

ง) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากความผิดของผู้ขนส่ง

กรณีอายุความฟ้องร้องคดีกับผู้ขนส่ง แยกได้เป็น ๒ กรณี คือ

๑) กรณีผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หากผู้โดยสารใช้สิทธิในการฟ้องคดีด้วยตนเอง อายุความจะมีกำหนด ๓ ปีนับถัดจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ถ้าเป็นบุคคลอื่นที่มีสิทธิเรียกร้องเป็นผู้ฟ้องคดี อายุความจะมีกำหนด ๓ ปีนับถัดจากวันที่ผู้โดยสารเสียชีวิต แต่ไม่เกิน ๕ ปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ^{๔๖}

/๒) กรณีอื่น ๆ...

b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he

1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and

2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;

c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;

d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.”

^{๔๖} CIV, Article 60 § 1 “The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;

b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.”

๒) กรณีอื่น ๆ ในกรณีที่สิทธิในการฟ้องร้องเกิดจากสัญญารับขน ให้มีอายุความ ๑ ปี แต่อาจขยายได้ไม่เกิน ๒ ปี หากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจเพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น หรือประมาทเลินเล่อไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าอาจเกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้^{๔๓} โดยกำหนดวันเริ่มนับอายุความไว้ดังต่อไปนี้^{๔๔}

ก) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายโดยสิ้นเชิง อายุความให้เริ่มนับเมื่อพ้น ๑๔ วันหลังจากสิ้นระยะเวลาที่ผู้ทรงใบรับลงทะเบียนสัมภาระเรียกให้ส่งมอบตามมาตรา ๒๒ (๓)

ข) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหายหรือการส่งมอบชักช้า อายุความให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่มีการส่งมอบ

ค) ในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร อายุความให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ตัวโดยสารหมดอายุ

อย่างไรก็ตาม กำหนดอายุความไม่นับวันเริ่มต้นของอายุความ

๒) COTIF ในส่วนที่เกี่ยวกับกรณีความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้า (CIM 1999)

กฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญารับขนสินค้าทางราง หรือที่เรียกโดยย่อว่า CIM มีการกำหนดถึงเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ในภาคผนวกบีของอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ ไว้ว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนอันเกิดแก่สินค้า ในระหว่างเวลาที่ได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองถึงเวลาที่ส่งมอบสินค้า และรับผิดเมื่อล่วงพ้นระยะเวลาขนส่งที่ตกลงกันอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานใดก็ตามที่ใช้กับการรถไฟ”^{๔๕}

/สำหรับ...

^{๔๓} CIV, Article 60 § 2 “The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.”

^{๔๔} CIV, Article 60 §3 “The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions :

a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;

b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;

c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket. The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.”

^{๔๕} CIM, Article 23 § 1 “The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.”

สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง แยกพิจารณาได้เป็น ๒ กรณี ดังต่อไปนี้

๑) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นความรับผิดในความสูญหายหรือสูญเสีย หรือการล่องเลยของระยะเวลาในการขนส่งอันเนื่องมาจากความผิดของผู้มีสิทธิรับสินค้า ผู้ซึ่งกระทำการตามคำสั่งของบุคคลดังกล่าว หรือผู้มีสิทธิอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากความชำรุดบกพร่องของสินค้า เช่น ของสดของเสียง่าย ฯลฯ หรือเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้^{๖๐}

๒) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงภัยเป็นพิเศษในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้^{๖๑} คือ

ก) กรณีบรรทุกในระวางรถไฟแบบเปิด (open wagons) หรือมีการตกลงขัดแย้งและระบุไว้ในใบตราส่ง

ข) กรณีที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือการบรรจุหีบห่อยังมีไม่เพียงพอ ในกรณีที่สินค้าซึ่งโดยธรรมชาติของสินค้าเหล่านั้น มีแนวโน้มที่จะสูญหายหรือเสียหาย หากไม่ได้มีการบรรจุหีบห่อหรือมีการบรรจุหีบห่ออย่างไม่เหมาะสม

/ ค) กรณี...

^{๖๐} CIM, Article 23 § 2 “The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.”

^{๖๑} CIM, Article 23 § 3 “The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;

b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;

c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;

d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;

e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;

f) carriage of live animals;

g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.”

- ค) กรณีการขนถ่ายสินค้าขึ้นโดยผู้ส่งของ หรือขนถ่ายสินค้าลงโดยผู้รับของ
- ง) กรณีโดยธรรมชาติของสินค้านั้นเองที่นำไปสู่ความสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน อันเกิดจากการแตกหัก เป็นสนิม ผุพังซึ่งเกิดขึ้นภายในตามธรรมชาติ การแห้งระเหยไป หรือหมดสิ้นไป
- จ) กรณีที่ไม่ถูกระเบียบ ไม่ถูกต้องหรือไม่สมบูรณ์ ในส่วนของคำบรรยายหรือหมายเลขของบรรจุภัณฑ์
- ฉ) กรณีการขนส่งสัตว์มีชีวิต
- ช) กรณีการขนส่งที่เป็นไปตามบทบัญญัติที่ใช้บังคับหรือข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งและสลักไว้ในใบตราส่ง พร้อมด้วยผู้ที่มีหน้าที่ดูแล ถ้าหากความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากความเสียหายที่บุคคลดังกล่าวจงใจจะเลย

ในกรณีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความสูญหายของสินค้าไม่ว่าจะเป็นการสูญหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าเสียหายอันนอกเหนือไปจากความเสียหายอื่น ๆ ซึ่งในการคำนวณค่าเสียหายนั้น ให้คำนวณโดยอิงจากราคากลาง หรือถ้าหากไม่มีราคากลางก็ให้คำนวณตามราคาตลาดในปัจจุบัน และหากไม่มีราคากลางหรือราคาตลาดเช่นว่านั้น ก็ให้คำนวณตามมูลค่าของสินค้าตามชนิดและคุณภาพอย่างเดียวกันในวันและสถานที่ที่รับสินค้านั้น^{๒๖} อย่างไรก็ตาม ค่าเสียหายดังกล่าวย่อมถูกจำกัดไว้ไม่เกิน ๑๗ หน่วยทางบัญชีต่อกิโลกรัมมวลรวมที่ขาดไป^{๒๗} และในกรณีความสูญหายเกิดขึ้นแก่พาหนะขนส่งทางรถไฟซึ่งเคลื่อนที่ได้ด้วยล้ออันได้กำหนดให้เป็นสินค้าหรือเป็นหน่วยขนส่งหลายรูปแบบ ค่าเสียหายอันนอกเหนือไปจากความเสียหายอื่น ค่าเสียหายให้จำกัดตามมูลค่าของพาหนะหรือหน่วยการขนส่ง หรือชิ้นส่วนของพาหนะนั้น ในวันและสถานที่ที่เกิดการสูญหาย ทั้งนี้ถ้าไม่อาจหยั่งรู้ถึงเวลาหรือสถานที่ดังกล่าวได้ ให้คำนวณค่าเสียหายโดยจำกัดตามมูลค่าของพาหนะนั้น ณ วันและสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับพาหนะไปอยู่ในความครอบครองดูแล^{๒๘} อีกทั้งผู้ขนส่งยังต้องคืนค่าธรรมเนียมการขนส่ง ค่าภาษีศุลกากรที่ได้ชำระไปแล้ว รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่สูญหายอันได้ชำระไปแล้ว แต่ไม่รวมภาษีสรรพสามิต^{๒๙}

/ส่วนกรณี...

^{๒๖} CIM, Article 30 § 1 "In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over."

^{๒๗} CIM, Article 30 § 2 "Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short."

^{๒๘} CIM, Article 30 § 3 "In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier."

^{๒๙} CIM, Article 30 § 4 "The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties."

ส่วนกรณีค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายต่อสินค้าที่ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมูลค่าของสินค้าที่เสียหาย นอกเหนือไปจากค่าเสียหายอื่นๆ ทั้งนี้การคำนวณค่าเสียหายให้เป็นไปตามมาตรา ๓๐ และการคำนวณเทียบเคียงค่าร้อยละของการสูญหายให้คำนวณมูลค่า ณ สถานที่ปลายทางที่ส่งสินค้า^{๖๖}

อย่างไรก็ดี ค่าสินไหมทดแทนจะต้องไม่เกินในกรณีที่จะกล่าวต่อไปนี้^{๖๗} คือ

กรณีแรก ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหายทั้งหมดให้ถือว่ามูลค่าเท่ากับของสูญหายทั้งหมด

กรณีที่สอง ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหายบางส่วนให้ถือว่ามูลค่าเท่ากับของสูญหายบางส่วน

ในกรณีความเสียหายที่เกิดกับพาหนะทางรางซึ่งเคลื่อนที่ได้ด้วยล้ออันกำหนดให้เป็นสินค้าหรือหน่วยการขนส่งตามสัญญา หรือชิ้นส่วนของพาหนะนั้น ค่าเสียหายนอกจากค่าเสียหายอื่นให้จำกัดไว้ไม่เกินค่าซ่อมแซมและต้องไม่เกินค่าเสียหายในกรณีสูญหาย^{๖๘} นอกจากนี้ผู้ขนส่งต้องคืนเงินค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๓๐ (๔) ตามสัดส่วนที่กำหนดในมาตรา ๓๒ (๑)^{๖๙}

สิทธิการฟ้องผู้ขนส่งสินค้าในกรณีสินค้าสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการรับมอบสินค้าโดยบุคคลผู้มีสิทธิ^{๗๐} เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้^{๗๑}

/๑) กรณีที่...

^{๖๖} CIM, Article 32 § 1 “In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.”

^{๖๗} CIM, Article 32 § 2 “The compensation shall not exceed :

a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;

b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.”

^{๖๘} CIM, Article 32 § 3 “In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.”

^{๖๙} CIM, Article 32 § 4 “The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.”

^{๗๐} CIM, Article 47 § 1 “Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.”

^{๗๑} CIM, Article 47 § 2 “Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :

a) in case of partial loss or damage, if

1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;

2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;

b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he

1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and

๑) กรณีที่การสูญหายหรือเสียหายบางส่วนได้มีการจดแจ้งข้อสงวนตามมาตรา ๔๒ ก่อนมีการรับมอบสินค้าโดยบุคคลผู้มีสิทธิ หรือมีการละเลยด้วยความผิดแต่ฝ่ายเดียวของผู้ขนส่งไม่จดแจ้งเรื่องซึ่งต้องแจ้งตามมาตรา ๔๒ ดังกล่าว

๒) กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่ปรากฏโดยชัดแจ้งและถูกพบในภายหลังจากรับสินค้าโดยผู้มีสิทธิแล้ว หากว่าได้มีการร้องขอให้จดแจ้งโดยพลันหลังจากตรวจพบความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว แต่ต้องไม่ช้ากว่า ๗ วันหลังจากรับมอบสินค้า อีกทั้งต้องพิสูจน์ด้วยว่าการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่รับสินค้าไว้จนถึงเวลาที่ส่งมอบ

๓) กรณีที่ขนส่งล่าช้า และผู้มีสิทธิรับสินค้าได้แจ้งหรือสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งตามมาตรา ๔๕ (๑) ภายใน ๖๐ วัน

๔) ถ้าผู้มีสิทธิรับสินค้าพิสูจน์ได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย หรือโดยประมาทอันคาดหมายได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นย่อมอาจเกิดขึ้นได้

กรณีอายุความฟ้องร้องคดีกับผู้ขนส่งโดยทั่วไปมีอายุความ ๑ ปี อย่างไรก็ตามในกรณีการฟ้องคดีในลักษณะต่อไปนี้ มีกำหนดอายุความ ๒ ปี กล่าวคือ กรณีเรียกคืนเงินสดที่ชำระไปเมื่อรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งซึ่งผู้ขนส่งเรียกเก็บจากผู้รับสินค้า กรณีเรียกคืนทรัพย์สินจากการขายที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่ง กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย หรือโดยประมาทอันคาดหมายได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นย่อมอาจเกิดขึ้นได้ รวมทั้งกรณีตามสัญญาขนส่งฉบับหนึ่ง ๆ ก่อนที่จะมีการแก้ไขตามมาตรา ๒๘^{๗๖}

/ โดยการนับเวลา...

2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;

c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;

d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result." CIM, Article 48 § 1 "The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;

b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;

c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;

d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28."

โดยการนับเวลาของอายุความนั้นจะเริ่มนับแตกต่างกันไปในแต่ละกรณี^{๓๓} กล่าวคือ

- ก) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญหายทั้งหมด อายุความเริ่มนับจากวันที่ครบ ๓๐ วัน หลังจากพ้นระยะเวลาขนส่ง
- ข) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญหายบางส่วน เสียหาย ล่วงเลยระยะเวลาขนส่ง ให้เริ่มนับแต่วันส่งมอบ
- ค) กรณีอื่น ๆ ให้เริ่มนับแต่วันที่อาจใช้สิทธิฟ้องคดีได้
- ง) กำหนดอายุความไม่นับวันเริ่มต้นของอายุความ

๓. ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายมีความเห็นว่า ควรผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดในการพิจารณาแนวทางการร่างกฎหมายกลางเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เนื่องจากมีประโยชน์ที่จะได้รับจากการปรับปรุงกฎหมายขนส่งทางรางภาคเอกชน โดยในอนาคตจะมีการขยายการลงทุนทางรางเพิ่มมากยิ่งขึ้น กฎหมายจะต้องมีความชัดเจนในเรื่องการจำกัดความรับผิด เพราะมีผลต่อการกำหนดเบี้ยประกันภัยในการทำประกันภัยเพื่อบริหารความเสี่ยง และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (operation cost) เพื่อจูงใจในการให้เอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามาลงทุนให้มากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการเร่งดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางราง ตามเหตุผลต่าง ๆ ได้แก่

๑. สภาพสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป มีแนวโน้มที่ประชาชนจะเข้ามาใช้บริการการขนส่งทางรางต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น อาทิเช่น รถไฟชานเมือง รถไฟฟ้าต่าง ๆ ดังนั้น ควรกำหนดให้มีกฎหมายกลางในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อให้เกิดเอกภาพและเป็นระบบเดียว
๒. ระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางรถไฟมีความล้าสมัยมาก จึงต้องแก้ไขให้ทันสมัยและได้มาตรฐานเทียบได้กับสากลในเรื่องที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความ

/๓. เพื่อประโยชน์...

^{๓๓}CIM, Article 48 § 2 “The period of limitation shall run for actions

a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;

b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;

c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.

d) The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.”

๓. เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองประชาชนผู้ให้บริการและผู้ให้บริการการขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้อง

๔. ระบบกฎหมายที่ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล และคุ้มครองผู้ใช้บริการมากขึ้น จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการให้บริการและใช้บริการทางรางเพิ่มมากขึ้น

๕. ความชัดเจนในเรื่องการจำกัดความรับผิด จะมีผลช่วยลดเบี้ยประกันภัยในการทำประกันภัย และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (operation cost)

๖. เป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นกับนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อให้เข้ามาลงทุนในกิจการทางรางว่าประเทศไทยมีโครงสร้างระบบกฎหมายทางรางที่เหมาะสมและทันสมัย

๗. ความชัดเจนของกฎหมายการขนส่งทางราง ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรู้ถึงสิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความ จะส่งผลให้การนำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลลดลง และมาใช้ในเรื่องการเจรจาในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน แทนที่จะนำคดีขึ้นสู่ศาลซึ่งมีความล่าช้ากว่ามาก และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี

๘. ยกมาตรฐานกฎหมายการขนส่งทางรางภายในประเทศ เพื่อการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางกับต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ จีน ลาว มาเลเซีย สิงคโปร์ พม่า และกัมพูชา

ด้วยเหตุดังกล่าว คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย จึงเห็นควรมีกฎหมายเฉพาะที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความให้ชัดเจน เพื่อยกระดับกฎหมายให้มีมาตรฐานในการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ส่งสินค้าในฐานะผู้บริโภค และผู้ขนส่งในฐานะผู้ประกอบการให้ได้รับการคุ้มครอง สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล ดังนี้

๑. กรณีผู้โดยสารบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือการเดินทางล่าช้าหรือพลาดการต่อขบวน และอายุความฟ้องร้องดำเนินคดี พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ มิได้กล่าวถึงข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดในกรณีเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารไว้ โดยมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่ง (ซึ่งในปัจจุบันก็น่าจะหมายถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

ในส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๓๔ ได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ๒ กรณี คือ กรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ และกรณีความเสียหายอันเป็นผลจากการชักช้าในการขนส่ง ซึ่งทั้งสองกรณิดังกล่าว กฎหมายในส่วนแพ่งกำหนดเฉพาะในส่วนข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเฉพาะกรณีหากความเสียหายหรือชักช้า นั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารนั่นเอง แต่ไม่ได้บัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับข้อจำกัดไว้แต่ประการใด ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวงเงินที่จะต้องชดเชยค่าเสียหาย ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนโดยสาร

/จะต้องรับผิด...

จะต้องรับผิดชอบในส่วนแบ่ง จะไม่สามารถนำความเสียหายที่กำหนดมูลค่าหรือวงเงินความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดที่ไม่แน่นอนเพื่อทำประกันภัยความรับผิดได้ ส่งผลให้ผู้ขนส่งมีความเสี่ยงสูงถึงขั้นอาจถูกฟ้องล้มละลายได้หากไม่สามารถชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

ดังนั้น การตรากฎหมายกลางที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง จึงควรมีบทบัญญัติที่ชัดเจนในการเยียวยาผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขนส่งทางราง โดยการนำอนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ (CIV 1999) มาเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนากฎหมายในส่วนของความรับผิดต่อผู้โดยสารและสัมภาระ โดยกฎหมายกลางควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขนส่งทางราง ควรกำหนดในการจำกัดความรับผิด ให้มีการเยียวยาในวงเงินที่ไม่ต่ำกว่ามาตรฐานตามที่ CIV 1999 กำหนดไว้ โดยผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจะได้รับการชดเชยในวงเงินไม่เกิน ๑๓๕,๐๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่งราย ไม่ว่าจะกำหนดให้จ่ายเป็นเงินก้อนเดียวหรือแบ่งจ่ายเป็นเงินรายปี นอกจากนี้ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะทำให้ผู้ขนส่งสามารถนำความเสียหายที่กฎหมายกำหนดไว้นามาประกันภัยการขนส่งผู้โดยสารได้ หากผู้ขนส่งไม่สามารถชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคนโดยสารโดยไม่มีการจำกัดความรับผิด และให้มีอายุความฟ้องร้อง ๓ ปีนับถัดจากวันที่ผู้โดยสารเสียชีวิต แต่ไม่เกิน ๕ ปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้โดยสารจะได้รับเงินเยียวยาตามที่กฎหมายกำหนด และสอดคล้องกับหลักการสากลที่ผู้ประกอบการขนส่งจะสามารถลดความเสี่ยงต่อสถานะล้มละลาย

อนึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับช้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง กรณีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขนส่งทางราง พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ได้กำหนดช้อยกเว้นความรับผิดที่มีขอบเขตมากกว่ามาตรฐานสากลตามอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) หากไม่มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับดังกล่าว จะทำให้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรถไฟมีมาตรฐานต่ำกว่าสากลและไม่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติอารยประเทศ ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายกลางเกี่ยวกับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ควรมีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลโดยการนำแนวทางของอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) มาปรับปรุงพัฒนากฎหมาย ทำให้ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) อุบัตินั้นเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของรถไฟ และผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว

(๒) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้โดยสารเอง

/(๓) อุบัติเหตุ...

(๓) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่พฤติการณ์แห่งกรณีแล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟเดียวกันนั้น ไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น

ส่วนกรณียกเลิกเที่ยวการเดินทางล่าช้าหรือพลาดการต่อขบวน ควรมีบทบัญญัติในกฎหมายกลางทำให้ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นไม่ต้องรับผิดชอบ หากพิสูจน์ได้ว่าเป็นผลมาจากเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) เป็นพฤติการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของรถไฟและผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่พฤติการณ์แห่งกรณีแล้ว

(๒) เป็นความผิดในส่วนของผู้โดยสารเอง

(๓) เป็นพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นของบุคคลภายนอก ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่พฤติการณ์แห่งกรณีแล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟเดียวกันนั้น ไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น

๒. กรณีสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า และอายุความในการฟ้องร้องการดำเนินคดี

ตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน มาตรา ๖๐๙ บัญญัติว่า หากเป็นการรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ต้องบังคับตามกฎหมายสำหรับทบวงการนั้น ๆ ซึ่งในปัจจุบันบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ โดยบัญญัติว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องรับผิดชอบในการที่ครุภาระหรือห่อวัตถุ ซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหักสูญหาย หรือส่งชกช้า มีการจำกัดความรับผิดชอบคนโดยสารจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีดังกล่าวในวงเงินที่ต่ำกว่ามาตรฐานสากลมาก เช่น มาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบใน “ห่อวัตถุ” (ถุง หีบ ตะกร้า และของสิ่งอื่น ๆ รวมทั้งผลไม้ ผัก ปลา เป็ด ไก่ ห่าน ฯลฯ ที่บรรทุกได้ในขบวนรถโดยสารตามอัตราระวางบรรทุกห่อวัตถุ) เพียงไม่เกินห่อละ ๑๐๐ บาท เป็นต้น

นอกจากนี้ อายุความในการฟ้องให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย ถ้าเป็นครุภาระ หรือห่อวัตถุ อายุความหมดลงเมื่อครบกำหนด ๒ วันนับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่ของได้มาถึงสถานีที่ได้จัดส่งไปนั้น ซึ่งกำหนดอายุความดังกล่าวค่อนข้างสั้นเกินไปและไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสาร อีกทั้งไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

/ดังนั้น...

ดังนั้น การตรากฎหมายกลางที่เกี่ยวกับการขนส่งทางราง จึงควรมีบทบัญญัติที่ชัดเจนในการชดเชยความสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า และอายุความในการฟ้องร้องเรียกชดเชยค่าเสียหาย โดยการนำอนุสัญญาการรับขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในการขนส่งสัมภาระ (CIV 1999) มาเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนามากกฎหมายในส่วนของความรับผิดชอบต่อสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวหรือลงทะเลเป็นฝากไว้กับผู้ขนส่ง โดยกำหนดในส่วนการจำกัดความรับผิด ให้มีการเยียวยาในวงเงินที่ไม่ต่ำกว่ามาตรฐานตามที่ CIV 1999 กำหนดไว้ โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สิ่งของที่เป็นสัมภาระติดตัว เช่น กระเป๋าถือ รวมทั้งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในค่าสินไหมทดแทนเพียงไม่เกิน ๑,๔๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่งราย

ในกรณีสัมภาระลงทะเลเป็น แยกเป็น ๔ กรณี คือ

๑) กรณีสัมภาระลงทะเลเป็นสูญหาย ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแยกต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนในกรณีอื่นไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ดังนี้

๑.๑) ถ้าพิสูจน์จำนวนของความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้ ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน ๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมที่ขาดไป หรือ ๑,๒๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น

๑.๒) ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้ ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกิน ๒๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมที่ขาดไป หรือ ๓๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น

๒) กรณีสัมภาระลงทะเลเป็นเสียหาย ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีสัมภาระลงทะเลเป็นเสียหายเท่ากับมูลค่าที่หายไปของสัมภาระลงทะเลเป็นนั้น ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นแยกต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนในกรณีอื่น แต่จำกัดความรับผิด ดังนี้

๒.๑) ถ้าสัมภาระได้รับความเสียหายทั้งหมด ต้องจ่ายเท่ากับกรณีสัมภาระสูญหายทั้งหมด

๒.๒) ถ้าสัมภาระเสียหายบางส่วน ต้องจ่ายเท่ากับกรณีสัมภาระสูญหายบางส่วน

๓) กรณีสัมภาระลงทะเลเป็นถูกส่งมอบชักช้า ในทุกรอบระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง หลังจากถูกเรียกให้ส่งมอบ แต่สูงสุดไม่เกิน ๑๔ วัน ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

๓.๑) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบชักช้า นั้น ค่าสินไหมทดแทนสูงสุดจะไม่เกิน ๐.๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมของสัมภาระ หรือ ๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะสัมภาระที่ถูกส่งมอบชักช้า

๓.๒) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ไม่ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการส่งมอบชักช้า นั้น ค่าสินไหมทดแทนจะจำกัดไว้สูงสุดไม่เกิน ๐.๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมสัมภาระ หรือ ๒.๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะสัมภาระที่ถูกส่งมอบชักช้า

/๔) กรณี...

๔) กรณียานพาหนะของผู้โดยสารที่ขนส่งไปด้วย ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่พิสูจน์ได้ จะต้องคำนวณบนพื้นฐานของมูลค่าตามปกติของยานพาหนะ แต่จะไม่เกิน ๘,๐๐๐ หน่วยทางบัญชี ส่วนรถพ่วงที่ใช้ขนส่งขึ้นหรือลง ถือว่าเป็นยานพาหนะอีกชิ้นหนึ่งแยกต่างหาก และในกรณีของซึ่งทั้งไว้ในยานพาหนะหรือวางอยู่ในกล่องซึ่งติดกับยานพาหนะนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น และจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน ๑,๕๐๐ หน่วยทางบัญชี แต่หากของที่ถูกลักขโมยนั้นอยู่นอกยานพาหนะ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำโดยจงใจ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นหรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้เท่านั้น

ในส่วนอายุความฟ้องร้องเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้มีอายุความ ๑ ปี แต่อาจขยายได้ไม่เกิน ๒ ปี หากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น หรือประมาทเลินเล่อไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าอาจเกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้ โดยกำหนดวันเริ่มนับอายุความไว้ แยกเป็น ๓ กรณี ดังต่อไปนี้

๑) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายโดยสิ้นเชิง อายุความให้เริ่มนับเมื่อพ้น ๑๔ วันหลังจากสิ้นระยะเวลาที่ผู้ทรงใบรับลงทะเบียนสัมภาระเรียกให้ส่งมอบ

๒) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหายหรือการส่งมอบชักช้า อายุความให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งมอบ

๓) ในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร อายุความให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ตัวโดยสารหมดอายุ

อนึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดที่มีขอบเขตมากกว่ามาตรฐานสากลตามอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) หากไม่มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับดังกล่าว จะทำให้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรถไฟมีมาตรฐานต่ำกว่าสากลและไม่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติอารยประเทศ ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางราง โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ควรมีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลโดยการนำแนวทางของอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) มาปรับปรุงพัฒนากฎหมายทำให้ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

/๑) เหตุยกเว้น...

๑) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดต่อเมื่อความสูญหายหรือเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า กรณีสัมภาระลงทะเลเป็นผลมาจากความผิดของผู้โดยสาร หรือเป็นผลจากคำสั่งที่ผู้โดยสารได้ให้ไว้ นอกเหนือความผิดของผู้ขนส่ง หรือโดยความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระที่ลงทะเลเบาะนั้นเอง หรือโดยพฤติการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้ โดยผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดดังกล่าว

๒) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเนื่องจากเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ก) การไม่หีบห่อ หรือหีบห่อไม่เพียงพอ

ข) เป็นเพราะลักษณะพิเศษตามสภาพของกระเป๋าดำเนินทาง

ค) กระเป๋าสัมภาระที่ส่งมาเป็นสิ่งที่ไม่สามารถยอมรับได้สำหรับการขนส่ง

๓) กรณีของหรือสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า และอายุความในการฟ้องร้องการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ซึ่งมีการบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความไว้เป็นการเฉพาะแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องรับผิดชอบในการที่ของหรือสินค้าซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหัก สูญหาย หรือส่งชักช้า เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ได้แก่ กรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยพิสูจน์ได้ว่าการที่สูญหายหรือเสียหาย หรือเนิ่นช้านั้นเป็นด้วยเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั้นเอง หรือเป็นด้วยการชำรุดที่มัดห่อวัตถุนั้น ๆ เช่นเดียวกับการณีการขนส่งสัมภาระ

อย่างไรก็ดี ยังมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่

๑) กรณีการบรรทุกส่งสัตว์ และ ๒) กรณีการบรรทุกส่งรถ ล้อเลื่อน

กรณีแรก การบรรทุกส่งสัตว์ ตามมาตรา ๕๖ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ได้กำหนดข้อจำกัดในความรับผิดในกรณีที่เกิดอันตรายสูญหายต่อสัตว์ที่บรรทุกส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทยไว้ค่อนข้างจำกัดและไม่เป็นธรรม กล่าวคือ ช้างเชือกหนึ่งรับผิดไม่เกิน ๕๐๐ บาท ม้าตัวหนึ่งรับผิดไม่เกิน ๑๐๐ บาท ปศุสัตว์ชนิดที่มีเขาตัวหนึ่งรับผิดไม่เกิน ๕๐ บาท และค่าแพะ แกะ สุนัข หรือสัตว์ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่เกิน ๒๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งได้แจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่น่าส่งนั้นว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่ได้กล่าวไว้ และได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มเติมขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้น ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่มีความล้าสมัยและไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

อย่างไรก็ดี หากอันตรายหรือสูญหายเกิดด้วยเหตุอื่นอันมิใช่เป็นความรับผิดของพนักงานรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องรับผิดชอบเลย

/กรณีที่สอง...

กรณีที่สอง การบรรทุกลูกเหล็ก ล้อเลื่อน ตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดอันตรายสูญหายแก่การรถล้อเลื่อนที่บรรทุกลูกเหล็ก เช่น ค่ารถจักรสำหรับลากหรือรถยนต์คันหนึ่งไม่เกิน ๕๐๐ บาท ค่ารถ เกวียน หรือรถบรรทุกของคันหนึ่งไม่เกิน ๒๕๐ บาท ค่ารถจักรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อคันหนึ่งไม่เกิน ๕๐ บาท ค่ารถล้อเลื่อนอย่างอื่นคันหนึ่งไม่เกิน ๑๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งได้แจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่น่าส่งนั้นว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่ได้กล่าวไว้ และได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มเติมขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่มีความล้าสมัยและไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ดี ข้อจำกัดความรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับกรณีข้อยกเว้นของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะไม่ต้องรับผิดชอบเลย หากอันตรายหรือสูญหายเกิดด้วยเหตุอื่นอันมิใช่เป็นความรับผิดชอบของพนักงานรถไฟ ซึ่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายในอัตราที่ต่ำกว่ามาตรฐานสากลมาก และไม่สอดคล้องกับสภาวะในปัจจุบัน ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงพัฒนากฎหมายกลางให้มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกับอนุสัญญาการรับขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) กรณีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีของหรือสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า ดังนี้

๑) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมูลค่าของสินค้าที่เสียหาย นอกเหนือไปจากค่าเสียหายอื่น ๆ ทั้งนี้ให้มีแนวทางในการคำนวณค่าเสียหาย และการคำนวณเทียบเคียงค่าร้อยละของการสูญหายโดยให้คำนวณมูลค่า ณ สถานที่ปลายทางที่ส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ค่าสินไหมทดแทนจะต้องไม่เกินในกรณีที่จะกล่าวต่อไปนี้ คือ

ก) ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหายทั้งหมด ให้ถือว่ามูลค่าเท่ากับของสูญหายทั้งหมด

ข) ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหายบางส่วน ให้ถือว่ามูลค่าเท่ากับของสูญหายบางส่วน

๒) กรณีความเสียหายที่เกิดกับพาหนะทางรางซึ่งเคลื่อนที่ได้ด้วยล้อ ซึ่งกำหนดให้เป็นสินค้าหรือหน่วยการขนส่งตามสัญญา หรือชิ้นส่วนของพาหนะนั้น ค่าเสียหายนอกจากค่าเสียหายอื่นให้จำกัดไว้ไม่เกินค่าซ่อมแซมและต้องไม่เกินค่าเสียหายในกรณีสูญหาย นอกจากนี้ผู้ขนส่งต้องคืนเงินค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าขนส่งและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เรียกเก็บจากผู้ส่งของหรือสินค้า ตามสัดส่วนที่เกิดความเสียหายหรือสูญหาย โดยให้คำนวณมูลค่า ณ สถานที่ปลายทางที่ส่งสินค้า

๓) สิทธิการฟ้องผู้ขนส่งสินค้าในกรณีสินค้าสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า จะสิ้นสุดลง เมื่อมีการรับมอบสินค้าโดยบุคคลผู้มีสิทธิ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

ก) กรณีที่การสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ได้มีการจดแจ้งข้อสงวนในการยืนยันสิทธิก่อนมีการรับมอบสินค้าโดยบุคคลผู้มีสิทธิ หรือเป็นความผิดจากการละเลยของผู้ขนส่งแต่ฝ่ายเดียวโดยไม่มีจดแจ้งการยืนยันสิทธิดังกล่าว

/ข) กรณีที่...

ข) กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่ปรากฏโดยชัดแจ้ง และถูกพบในภายหลังจากรับสินค้าโดยผู้มีสิทธิแล้ว หากว่าได้มีการร้องขอให้จัดแจ้งโดยพลันหลังจากตรวจพบความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว แต่ต้องไม่ช้ากว่า ๗ วันหลังจากรับมอบสินค้า อีกทั้งต้องพิสูจน์ด้วยการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่รับสินค้าไว้จนถึงเวลาที่ส่งมอบ

ค) กรณีที่ขนส่งล่าช้า และผู้มีสิทธิรับสินค้าได้แจ้งหรือสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่ง ภายใน ๖๐ วัน

ง) ถ้าผู้มีสิทธิรับสินค้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย หรือโดยประมาทอันคาดหมายได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นย่อมอาจเกิดขึ้นได้

ในส่วนอายุความฟ้องร้องเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายกรณีการขนส่งของหรือสินค้า โดยทั่วไปมีอายุความ ๑ ปี แต่ในกรณีเรียกคืนเงินสดที่ชำระไปเมื่อรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งซึ่งผู้ขนส่งเรียกเก็บจากผู้รับสินค้า กรณีเรียกคืนทรัพย์สินจากการขายที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่ง กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายหรือโดยประมาทอันคาดหมายได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นย่อมอาจเกิดขึ้นได้ รวมทั้งกรณีตามสัญญาขนส่งฉบับหนึ่ง ๆ ก่อนที่จะมีการแก้ไขให้มีอายุความ ๒ ปี โดยกำหนดวันเริ่มนับอายุความไว้ แยกเป็น ๓ กรณี ดังต่อไปนี้

ก) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญหายทั้งหมด อายุความเริ่มนับจากวันที่ครบ ๓๐ วัน
หลังจากพ้นระยะเวลาขนส่ง

ข) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญหายบางส่วน หรือเสียหาย ล่วงเลยระยะเวลาขนส่งให้เริ่มนับแต่วันส่งมอบ

ค) กรณีอื่น ๆ เริ่มนับแต่วันที่อาจใช้สิทธิฟ้องคดีได้

อนึ่ง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีของหรือสินค้า สูญหาย เสียหาย หรือขนส่งล่าช้า พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ ได้กำหนด ข้อยกเว้นความรับผิดที่มีขอบเขตมากกว่ามาตรฐานสากลตามอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่าง ประเทศ (COTIF) หากไม่มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับดังกล่าว จะทำให้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรถไฟมี มาตรฐานต่ำกว่าสากลและไม่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติอารยประเทศ ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายกลางเกี่ยวกับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ควรมิบับัญญัติยกเว้นความรับผิดที่สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล โดยการนำแนวทางของอนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (COTIF) มา ปรับปรุงพัฒนากฎหมายโดยผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้น เกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

/๑) ผู้ขนส่ง...

๑) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นความรับผิดในความสูญหายหรือสูญเสีย หรือการล่องเลยของระยะเวลาในการขนส่งอันเนื่องมาจากความผิดของผู้มีสิทธิรับสินค้า ผู้ซึ่งกระทำการตามคำสั่งของบุคคลดังกล่าว หรือผู้มีสิทธิอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากความชำรุดบกพร่องของสินค้า เช่น ของสดของเสียง่าย ฯลฯ หรือเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้

๒) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงภัยเป็นพิเศษในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ คือ

ก) กรณีบรรทุกในระวางรถไฟแบบเปิด (open wagons) หรือมีการตกลงขัดแย้งและระบุไว้ในใบตราส่ง

ข) กรณีที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือการบรรจุหีบห่อยังมีไม่ดีเพียงพอ ในกรณีที่สินค้าซึ่งโดยธรรมชาติของสินค้านั้นมีแนวโน้มที่จะสูญเสียหรือเสียหาย หากไม่ได้มีการบรรจุหีบห่อหรือมีการบรรจุหีบห่ออย่างไม่เหมาะสม

ค) กรณีการขนถ่ายสินค้าขึ้นโดยผู้ส่งของ หรือขนถ่ายสินค้าลงโดยผู้รับของ

ง) กรณีโดยธรรมชาติของสินค้านั้นเองที่นำไปสู่ความสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน อันเกิดจากการแตกหัก เป็นสนิม ผุพังซึ่งเกิดขึ้นภายในตามธรรมชาติ การแห้งระเหยไป หรือหมดสิ้นไป

จ) กรณีที่ไม่ถูกระเบียบ ไม่ถูกต้องหรือไม่สมบูรณ์ ในส่วนของคำบรรยายหรือหมายเลขของบรรจุภัณฑ์

ฉ) กรณีการขนส่งสัตว์มีชีวิต

ช) กรณีการขนส่งที่เป็นไปตามบทบัญญัติที่ใช้บังคับหรือข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งและสลักไว้ในใบตราส่ง พร้อมด้วยผู้ที่มีหน้าที่ดูแล ถ้าหากความสูญเสียหรือเสียหายเป็นผลมาจากความเสี่ยงภัยที่บุคคลดังกล่าวจงใจจะเลย

ดังนั้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในการส่งเสริมการลงทุนในกิจการทางราง กรณีมีข้อพิพาทเกิดขึ้นในการบังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระ หรือสินค้า ควรมีการพัฒนากฎหมายกลางเกี่ยวกับการขนส่งทางรางขึ้นโดยเฉพาะ ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความรับผิด โดยนำตัวอย่างจากกฎหมายที่ได้มาตรฐานสากล กล่าวคือ อนุสัญญาการรับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires หรือ C.O.T.I.F) เป็นต้น โดยนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมาย ทั้งนี้ให้คำนึงถึงโอกาสที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางที่เชื่อมโยงระบบรางกับประเทศอื่น ๆ ด้วย

/คณะกรรมการ...

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๘ วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘
จึงมีมติเห็นชอบให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง แผนการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่ง
ทางราง ต่อคณะรัฐมนตรี สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสภาพัฒนาการปฏิรูปแห่งชาติเพื่อประกอบการพิจารณาตาม
อำนาจหน้าที่ต่อไป

(ศาสตราจารย์คณิต ณ นคร)

ประธานกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๘

ภาคผนวก

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน และ COTIF

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
๑. ความรับผิด	โดยหลักการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบในส่วนแพ่ง เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายกำหนด	โดยหลักการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบในส่วนแพ่ง เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายกำหนด	๑) ในกรณีคนโดยสารเสียชีวิตผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเป็นค่าทำศพ และค่าขาดรายได้ ๒) ในกรณีคนโดยสารที่เสียชีวิตโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ตายจะได้ขึ้นรถหรือไม่	๑) ผู้ขนส่งได้รับมอบหมายจากผู้โดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกชำร่วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การสูญหายหรือบุบสลายหรือชกชำร่วยเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ๒) หากความเสียหาย	๑) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บหรือเป็นอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติของรถไฟ และเกิดขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารอยู่ในรถไฟ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานใดก็ตามที่ใช้กับการรถไฟ ๒) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามสัญญาในการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระไปยังจุดหมายปลายทางและทันตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ หากผู้ขนส่งไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระไปได้ทัน	โดยหลักผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนอันเกิดแก่สินค้า ในระหว่างเวลาที่ได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองถึงเวลาที่ส่งมอบสินค้า และรับผิดชอบเมื่อล่วงพ้นระยะเวลาขนส่งที่ตกลงกันอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานใดก็ตามที่ใช้กับการรถไฟ

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
			โดย ส า ร ไ้ ด้ ร ับ บ าด เ้ จ็ บ ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบใช้ค่า สินไหมทดแทน ความเสียหายเป็น ค่ารักษาพยาบาลที่ ได้จ่ายไปอันเป็น ค่าเสียหายที่เป็นตัว เงิน และยังต้องรับ ผิดในค่าเสียหายที่ มิใช่ตัวเงินด้วย เช่น ก าร เ ลี ย ความสามารถทาง ร ่า ง ก า ย โด ย ผู้ โด ย ส า ร ไ้ สามารถแหงนหน้า หรือเอี้ยวคอได้	หรือ บ ุ บ ส ล า ย ไ้ เพราะความผิดของผู้ ขนส่งหรือลูกจ้างของ ผู้ขนส่ง	ตามกำหนดเวลา ผู้ขนส่งจะต้อง รับผิดชอบผู้โดยสารในความสูญ หายหรือเสียหายจากการนั้น ไม่ ว่าจะเป็น การยกเลิ ก เ้ ที ย ว การ เดินทาง รถไฟมาถึงล่าช้า หรือ พลาดการต่อขบวนหรือการ เดินทางในวันนั้น ค่าสินไหม ทดแทนประกอบด้วยค่าที่พักและ ค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งในกรณี รถไฟมาถึงช้า ผู้โดยสารอาจใช้ สิทธิในการเรียกค่าโดยสารคืน ทั้งหมด หรือเลือกที่จะเดินทาง ต่อไปหรือใช้เส้นทางอื่นโดยเรียก ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่ เกิดจากความล่าช้าได้ ๓) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญ หายหรือเสียหายจากการที่ของซึ่ง	

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
			ตามปกติ รวมถึง ท ร ั พ ั ย์ ส ี น ที่ ผู้โดยสารนำติดตัว ไปด้วยเกิดความ ส ู ญ ห า ย ห รื อ เสียหาย ผู้ขนส่งก็ ต้องรับผิดชอบ		ผู้โดยสารนำติดตัวมาด้วยไม่ว่า ทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนกรณี อื่นนอกเหนือจากการที่ผู้โดยสาร เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจากการที่ กระเป๋ากลิ้ง หรือสัตว์มีชีวิต ส ู ญ หายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน เพราะเป็นหน้าที่ ของผู้โดยสารที่จะต้องตรวจตรา ของนั่นเอง เว้นแต่ความสูญหาย หรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิด ของผู้ขนส่งหรือบุคคลตามมาตรา ๕๑ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบใน ความสูญหายหรือเสียหายจาก การที่ของซึ่งผู้โดยสารนำติดตัวมา ด้วยไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ๔) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อ	

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
					สูญหายหรือเสียหายในสัมภาระ ลงทะเลเป็นไม่ว่าทั้งหมดหรือ บางส่วน ในระหว่างเวลาที่ได้รับ สัมภาระไว้ในความดูแลจนกระทั่ง ถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบ รวมถึงเวลาที่ สินค้านั้นถูกส่งมอบชักช้าด้วย	
๒. ข้อยกเว้น ความรับผิด		๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ ต้องรับผิดชอบในความสูญหายและ เสียหายต่อสัมภาระหรือ สินค้า เว้นแต่พนักงานรถไฟจะ ได้รับของนั้นลงบัญชีประกัน และได้ออกใบรับ	๑) ถ้าความเสียหายหรือชักช้านั้นเกิด แต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของ คนโดยสารนั่นเอง ๒) ถ้าคนโดยสารไม่ รับมอบเครื่อง เดินทางของตน ภายในเวลาเดือน หนึ่ง นับแต่วัน เครื่องเดินทางนั้น	๑) ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ ว่าการสูญหายหรือ บุบสลายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพ แห่งของนั่นเอง หรือ เกิดเพราะความผิด ของผู้ส่งของหรือผู้รับ ตราส่ง ๒) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับ ผิดในเครื่องเดินทาง	กรณีผู้โดยสารเสียชีวิตหรือ บาดเจ็บ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจาก ความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิด จากเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้ ๑) อุบัติเหตุนั้นเกิดจาก พฤติการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิบัติงานของรถไฟ และผู้ขนส่ง ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกัน ได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวัง ตามสมควรแก่พฤติการณ์แห่ง	๑) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นความรับผิด ในความสูญหายหรือสูญเสียชีวิต หรือการล่องเลยของระยะเวลา ในการขนส่งอันเนื่องมาจาก ความผิดของผู้มีสิทธิรับสินค้า ผู้ซึ่งกระทำการตามคำสั่งของ บุคคลดังกล่าว หรือผู้มีสิทธิอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากความชำรุด บกพร่องของสินค้า เช่น ของสด ของเสียง่าย ฯลฯ หรือเกิดจาก

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		เป็นสำคัญ ซึ่งผู้โดยสารหรือผู้ส่งสินค้าจะต้องจดรายละเอียดบอกจำนวนน้ำหนักและชนิดของวัตถุหรือสินค้าที่นำส่งเป็นลายลักษณ์อักษรและให้ลงชื่อกำกับไว้ด้วย หากไม่ปฏิบัติตามพนักงานรถไฟอาจปฏิเสธไม่ยอมรับไว้บรรทุกก็ได้ ๒) ในกรณีที่มีการรถไฟพิสูจน์ได้ว่า	มาถึง ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้	ซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบอบสลายไป เพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ๓) กรณีผู้ขนส่งมิได้รับมอบหมายเครื่องเดินทางให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบอบสลาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบอบสลายไป	กรณีแล้ว ๒) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้โดยสารเอง ๓) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุการณ์แห่งกรณีแล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟเดียวกันนั้น ไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสียสิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น กรณียกเลิกเที่ยวการเดินทางล่าช้าหรือพลาดการต่อขบวน ผู้	พฤติการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ ๒) ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นจากพฤติการณ์ที่มีความเสี่ยงภัยเป็นพิเศษในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ คือ ก) กรณีบรรทุกในระวางรถไฟแบบเปิด (open wagons) หรือมีการตกลงขัดแย้งและระบุไว้ในใบตราส่ง ข) กรณีที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือการบรรจุหีบห่อยังมีไม่ดีเพียงพอในกรณีที่สินค้าซึ่งโดยธรรมชาติของสินค้าเหล่านั้นมีแนวโน้มที่อาจจะสูญเสียหรือ

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		การสูญหาย เสียหาย หรือ ล่าช้า เป็นเหตุ สุดวิสัย หรือเกิด แต่สภาพแห่งวัตถุ นั่นเอง หรือเป็น ด้วยการชำรุดที่ มัดห่อวัตถุนั้น ๆ		เพราะความผิดของผู้ ขนส่งหรือลูกจ้างของ ผู้ขนส่ง ๔) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับ ผิดในเงินทองตรา ธนบัตร ธนาการบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบ หุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวน สินค้า อัญมณี และ ของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคา หรือสภาพแห่งของไว้ ในขณะที่ส่งมอบแก่ ตน แต่ถ้าของนั้นได้ บอกราคา ความรับ ผิดของผู้ขนส่งย่อม จำกัดเพียงไม่เกิน	ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ หากพิสูจน์ ได้ว่าเป็นผลมาจากเหตุใดเหตุ หนึ่งดังต่อไปนี้ ๑) เป็นพฤติการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้อง กับการปฏิบัติงานของรถไฟและผู้ ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือ ป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความ ระมัดระวังตามสมควรแก่ พฤติการณ์แห่งกรณีแล้ว ๒) เป็นความผิดในส่วนของผู้ โดยสารเอง ๓) เป็นพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นของ บุคคลภายนอกซึ่งผู้ขนส่งไม่ สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตาม สมควรแก่พฤติการณ์แห่งกรณี แล้ว อนึ่ง การรับขนอื่นซึ่งได้ใช้	ความเสียหายหากไม่ได้มีการ บรรจุหีบห่อหรือมีการบรรจุหีบ ห่ออย่างไม่เหมาะสม ค) กรณีการขนถ่ายสินค้าขึ้นโดย ผู้ส่งของ หรือขนถ่ายสินค้าลง โดยผู้รับของ ง) กรณีโดยธรรมชาติของสินค้า นั่นเองที่นำไปสู่ความสูญหาย หรือเสียหายทั้งหมดหรือ บางส่วน อันเกิดจากการแตกหัก เป็นสนิม ผุพังซึ่งเกิดขึ้นภายใน ตามธรรมชาติ การแห้งระเหยไป หรือหมดสิ้นไป จ) กรณีที่ไม่ถูกระเบียบ ไม่ ถูกต้องหรือไม่สมบูรณ์ ในส่วน ของคำบรรยายหรือหมายเลข ของบรรจุภัณฑ์

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
				ราคาที่บอก	โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟ เดียวกันนั้น ไม่ถือเป็น บุคคลภายนอก แต่ผู้ขนส่งไม่เสีย สิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลนั้น กรณีสัมภาระลงทะเลเปื้อน ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือ เสียหายในกรณีสัมภาระ ลงทะเลเปื้อน หากเข้าข้อยกเว้น ความรับผิด ซึ่งมี ๒ กรณี คือ ๑) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ทั่วไป ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความ รับผิดต่อเมื่อความสูญหายหรือ เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า กรณีสัมภาระลงทะเลเปื้อนเป็นผล มาจากความผิดของผู้โดยสาร หรือเป็นผลจากคำสั่งที่ผู้โดยสาร	ฉ) กรณีการขนส่งสัตว์มีชีวิต ข) กรณีการขนส่งที่เป็นไปตาม บทบัญญัติที่ใช้บังคับหรือ ข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่ง ของและผู้ขนส่งและสลักไว้ในใบ ตราส่ง พร้อมด้วยผู้ที่มีหน้าที่ ดูแล ถ้าหากความสูญหายหรือ เสียหายเป็นผลมาจากความ เสี่ยงภัยที่บุคคลดังกล่าวจงใจ ละเลย

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
					ได้ให้ไว้นอกเหนือความผิดของผู้ ขนส่ง หรือโดยความชำรุด บกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระ ที่ลงทะเบียนนั่นเอง หรือโดย พฤติการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถ หลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลที่เกิดขึ้น ได้ โดยผู้ขนส่งมีภาระในการ พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิด ดังกล่าว ๒) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ความเสี่ยงภัยพิเศษ ผู้ขนส่งจะ หลุดพ้นจากความรับผิดเนื่องจาก เหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ก) การไม่หีบห่อ หรือหีบห่อไม่ เพียงพอ ข) เป็นเพราะลักษณะพิเศษตาม สภาพของกระเป๋าเดินทาง	

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
					ค) กระเป๋าสัมภาระที่ส่งมาเป็นสิ่ง ที่ไม่สามารถยอมรับได้สำหรับ การขนส่ง	
๓. ข้อจำกัด ความรับผิด		๑) การรถไฟแห่ง ประเทศไทย จำกัดความรับผิด ในกรณีสัมภาระ หรือสินค้าที่ได้จด ลงบัญชีประกัน บรรทุกส่งหรือ ฝากไว้สูญหาย การรถไฟแห่ง ประเทศไทยรับ ผิดเพียงไม่เกินห่อ ละ ๑๐๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งหรือผู้ ฝากของนั้นได้		๑) ค่าสินไหมทดแทน ในการส่งมอบของ ชักช้า กฎหมายมิให้ คิดเกินกว่าจำนวน เช่นจะพึงกำหนดให้ ในเหตุของสูญหาย สิ้นเชิง ๒) ความรับผิดของผู้ ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง ในเมื่อผู้รับตราส่ง ได้รับเอาของไว้แล้ว โดยไม่อิดเอื้อน และ ได้ใช้ ค่า ะ ว า ง พ า ห น ะ กั บ ทั้ ง	๑) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจำกัดความ รับผิดเกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดสูงสุดตามที่กำหนดไว้ ในมาตรา ๓๐ (๑) และ (๒) โดย (๑) ได้กล่าวถึงความเสียหาย ตามที่กำหนดไว้ภายใต้มาตรา ๒๗ (๒) และมาตรา ๒๘ ทั้งนี้ใน มาตรา ๒๙ กำหนดให้ความรับ ผิดเป็นไปตามกฎหมายภายใน ของรัฐภาคีแต่ละรัฐนั้น โดย ค่าชดเชยดังกล่าว ผู้ขนส่งจะรับ ผิดไม่เกิน ๑๗๕,๐๐๐ หน่วยทาง บัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่งราย ไม่ว่า จะกำหนดให้จ่ายเป็นเงินก้อน	๑) ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามมูลค่า ของสินค้าที่เสียหาย นอกเหนือไปจากค่าเสียหาย อื่นๆ ทั้งนี้ การคำนวณ ค่าเสียหายให้เป็นไปตามมาตรา ๓๐ และการคำนวณเทียบเคียง ค่าร้อยละของการสูญหายโดย ให้คำนวณมูลค่า ณ สถานที่ ปลายทางที่ส่งสินค้า อย่างไรก็ดี ค่าสินไหมทดแทนจะต้องไม่เกิน ในกรณีที่จะกล่าวต่อไปนี้ คือ ก) ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหายทั้งหมด ให้ถือว่ามูลค่าเท่ากับของสูญ หายทั้งหมด

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		แจ้งจำนวน ราคา และบอกสภาพ แห่งของที่มีอยู่ใน ห่อนั้น และได้เสีย ค่าประกันพิเศษ เพิ่มขึ้นตามอัตรา ค่าประกันแก่ พนักงานรถไฟผู้มี หน้าที่ ซึ่ง พนักงานรถไฟมี สิทธิที่จะสอบสวน ตรวจตราดูตามที่ เห็นสมควรเพื่อให้ รู้แน่ว่าในห่อนั้นมี สิ่งของตรงตามที่ ระบุไว้หรือไม่ ๒)การรถไฟแห่ง		อุปกรณ์เสร็จแล้ว แต่ ความที่กล่าวนี้มีให้ใช้ บังคับในกรณีของ สูญหายหรือบุบสลาย เห็นไม่ได้แต่สภาพ ภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าว ความสูญหายหรือบุบ สลายแก่ผู้ขนส่ง ภายใน ๘ วันนับแต่ วันส่งมอบ ๓) บทบัญญัติ ทั้งหลายนี้มีให้ใช้ บังคับในกรณีที่มีการ ทุจริตหรือประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรง อันเป็นความผิดของผู้	เดียวหรือแบ่งจ่ายเป็นเงินรายปี ๒) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญ หายหรือเสียหายอันเกิดแก่สิ่งของ ที่เป็นสัมภาระติดตัว เช่น กระเป๋าถือ รวมทั้งสัตว์มีชีวิต ผู้ ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าสินไหม ทดแทนเพียงไม่เกิน ๑,๔๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อผู้โดยสารหนึ่ง ราย	

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		ประเทศไทย จำกัดความรับผิด ในกรณีที่สัตว์ที่ บรรทุกส่งไปมี อันตรายสูญหาย เช่น ช้าง เชือก หนึ่งไม่เกิน ๕๐๐ บาท ม้าตัวหนึ่งไม่ เกิน ๑๐๐ บาท ปศุสัตว์ชนิดที่มี เขาตัวหนึ่งไม่เกิน ๕๐ บาท และค่า แพะ แกะ สุนัข หรือสัตว์ ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่ เกิน ๒๐ บาท เว้นแต่ผู้ส่งได้แจ้ง		ขนส่ง	๓) กรณีสัมภาระลงทะเลเป็น ก) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหม ทดแทนกรณีสัมภาระลงทะเลเป็น สูญหายแยกต่างหากจากค่า สินไหมทดแทนในกรณีอื่นไม่เกิน จำนวนเงินจำกัดความรับผิด ดังนี้ (๑) ถ้าพิสูจน์จำนวนของความสูญ หายหรือเสียหายนั้นได้ ให้จ่ายค่า สินไหมทดแทนตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน ๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อ หนึ่งกิโลกรัมของมวลรวมที่ขาด ไป หรือ ๑,๒๐๐ หน่วยทางบัญชี ต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น (๒) ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ความสูญ หายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้ ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกิน ๒๐	ข) ถ้าสินค้าที่ส่งเสียหาย บางส่วนให้ถือว่ามียุทธค่าเท่ากับ ของสูญหายบางส่วน ๒) กรณีความเสียหายที่เกิดกับ พาหนะทางรางซึ่งเคลื่อนที่ได้ ด้วยล้อซึ่งกำหนดให้เป็นสินค้า หรือหน่วยการขนส่งตามสัญญา หรือชิ้นส่วนของพาหนะนั้น ค่าเสียหายนอกจากค่าเสียหาย อื่นให้จำกัดไว้ไม่เกินค่าซ่อมแซม และต้องไม่เกินค่าเสียหายใน กรณีสูญหาย นอกจากนี้ผู้ขนส่ง ต้องคืนเงินค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๓๐ (๔) ตามสัดส่วนที่กำหนดใน มาตรา ๓๒ (๑) ๓) สิทธิการฟ้องผู้ขนส่งสินค้าใน กรณีสินค้าสูญหายบางส่วน

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่วงวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		ความเป็นลาย ลักษณ์อักษรให้ ทราบในขณะ ที่นำส่งนั้นว่ามี ราคาสูงกว่าอัตรา ที่ได้กล่าวไว้ และ ได้เสียค่าประกัน พิเศษเพิ่มเติมขึ้น ตาม อัตรา ค่า ประกัน นั้น อย่างไรก็ดี หาก อันตรายหรือสูญ หายเกิดด้วยเหตุ อื่นอันมิใช่เป็น ความรับผิดของ พนักงานรถไฟ การรถไฟแห่ง			หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัม ของมวลรวมที่ขาดไป หรือ ๓๐๐ หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระหนึ่ง ชิ้น ข) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหม ทดแทนกรณีสัมภาระลงทะเลเป็น เสียหายเท่ากับมูลค่าที่หายไปของ สัมภาระลงทะเลเบี่ยนนั้น โดยจ่าย ค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย นั้นแยกต่างหากจากค่าสินไหม ทดแทนในกรณีอื่น แต่จำกัด ความรับผิดดังนี้ คือ (๑) ถ้าสัมภาระได้รับความ เสียหายทั้งหมด ต้องจ่ายเท่ากับ กรณีสัมภาระสูญหายทั้งหมด (๒) ถ้าสัมภาระเสียหายบางส่วน ต้องจ่ายเท่ากับกรณีสัมภาระสูญ	เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า จะ สิ้นสุดลง เมื่อมีการรับมอบ สินค้าโดยบุคคลผู้มีสิทธิ เว้นแต่ กรณีดังต่อไปนี้ ก) กรณีที่การสูญหายหรือ เสียหายบางส่วนได้มีการจัดแจ้ง ข้อสงวนมาตามมาตรา ๔๒ ก่อนมีการรับมอบสินค้าโดย บุคคลผู้มีสิทธิ หรือเป็นความผิด จากการละเลยของผู้ขนส่งแต่ ฝ่ายเดียวโดยไม่มีจัดแจ้งเรื่องซึ่ง ต้องแจ้งตามมาตรา ๔๒ ดังกล่าว ข) กรณีที่ความสูญหายหรือ เสียหายไม่ปรากฏโดยชัดแจ้ง และถูกพบในภายหลังจากรับ สินค้าโดยผู้มีสิทธิแล้ว หากว่าได้

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		ประเทศไทยไม่ ต้องรับผิดชอบ เลย ๓) การรถไฟแห่ง ประเทศไทย จำกัดความรับผิด ในกรณีอื่นอันตราย สูญหายที่เกิดแก่ คาร์ถ ล้อเลื่อนที่ บรรทุกส่ง เช่น คาร์ถจักรสำหรับ ลากหรือรถยนต์ คันหนึ่งไม่เกิน ๕๐๐ บาท คาร์ถ เกวียน หรือ รถบรรทุกของคัน หนึ่งไม่เกิน ๒๕๐			หายบางส่วน ค) ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหม ทดแทน กรณีที่สัมภาระ ลงทะเบียนถูกส่งมอบชักช้า ทุก รอบระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง หลังจากถูกเรียกให้ส่งมอบ แต่ สูงสุดไม่เกิน ๑๔ วัน ภายใต้ เงื่อนไขดังต่อไปนี้ (๑) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ ว่าความสูญหายหรือเสียหายที่ เกิดจากการส่งมอบชักช้า นั้น ค่า สินไหมทดแทนสูงสุดจะไม่เกิน ๐.๘๐ หน่วยทางบัญชีต่อหนึ่ง กิโลกรัมของมวลรวมของสัมภาระ หรือ ๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อ สัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะสัมภาระที่ ถูกส่งมอบชักช้า	มีการร้องขอให้จัดแจ้งโดยพลัน หลังจากตรวจพบความสูญหาย หรือเสียหายดังกล่าว แต่ต้องไม่ ช้ากว่า ๗ วันหลังจากรับมอบ สินค้า อีกทั้งต้องพิสูจน์ด้วยว่า การสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ระหว่างเวลาที่รับสินค้าไว้จนถึง เวลาที่ส่งมอบ ค) กรณีที่ขนส่งล่าช้า และผู้มี สิทธิรับสินค้าได้แจ้งหรือสงวน สิทธิต่อผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่ง ตามมาตรา ๔๕ (๑) ภายใน ๖๐ วัน ง) ถ้าผู้มีสิทธิรับสินค้าพิสูจน์ได้ ว่าความสูญหายหรือเสียหาย เกิดขึ้นจากการจงใจกระทำหรือ ละเว้นการกระทำ เพื่อให้เกิด

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่วงวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		บ า ท ค่ำ รถจักรยานยนต์ สองล้อหรือสาม ล้อคันหนึ่งไม่เกิน ๕๐ บาท ค่ำรถ ล้อเลื่อนอย่างอื่น คันหนึ่งไม่เกิน ๑๐ บาท เว้นแต่ผู้ ส่งได้แจ้งความ เป็นลายลักษณ์ อักษรให้ทราบใน ขณะที่น่าส่งนั้นว่า มีราคาสูงกว่า อัตราที่ได้กล่าวไว้ และได้เสียค่า ประกันพิเศษ เพิ่มเติมขึ้นตาม			(๒) ถ้าผู้มีสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ ไม่ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหาย เกิดจากการส่งมอบชักช้านั้น ค่า สินไหมทดแทนจะจำกัดไว้สูงสุด ไม่เกิน ๐.๑๔ หน่วยทางบัญชีต่อ หนึ่งกิโลกรัมของมวลรวม สัมภาระ หรือ ๒.๘๐ หน่วยทาง บัญชีต่อสัมภาระหนึ่งชิ้นเฉพาะ สัมภาระที่ถูกส่งมอบชักช้า ง) กรณียานพาหนะของผู้โดยสาร ที่ขนส่งไปด้วย ค่าสินไหมทดแทน ที่จะจ่ายให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง เพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่ พิสูจน์ได้ จะต้องคำนวณบน พื้นฐานของมูลค่าตามปกติของ ยานพาหนะ แต่จะไม่เกิน ๘,๐๐๐ หน่วยทางบัญชี ส่วนรถไฟพ่วงที่ใช้	ความสูญหายหรือเสียหาย หรือ โดยประมาณอันคาดหมายได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายเช่น ว่านั้นย่อมอาจเกิดขึ้นได้

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับขนคนโดยสาร	รับขนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		อัตราค่าประกัน นั้นด้วย			ขนขึ้นหรือลง ถือว่าเป็น ยานพาหนะอีกชั้นหนึ่งแยก ต่างหาก และในกรณีของซึ่งทั้ง ไว้ในยานพาหนะหรือวางอยู่ใน กล่องซึ่งติดกับยานพาหนะนั้น ผู้ ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณี ความสูญหายหรือเสียหายเป็นผล มาจากความผิดของผู้ขนส่ง เท่านั้น และจ่ายค่าสินไหม ทดแทนไม่เกิน ๑,๔๐๐ หน่วย ทางบัญชี แต่หากของที่ถูกลบโมย นั้นอยู่นอกยานพาหนะ ผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายเป็นผล มาจากการกระทำหรือละเว้นการ กระทำซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำโดยจง ใจ เพื่อให้เกิดความสูญหายหรือ	

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
					เสียหายขึ้นหรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความสูญหายหรือ เสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้เท่านั้น	
๔. อายุความ		๑) ถ้าเป็นครุ ภาระ หรือห่อ วัตถุ อายุความ หมดลงเมื่อครบ กำหนด ๒ วันนับ แต่วันรุ่งขึ้นจาก วันที่ของได้มาถึง สถานที่ที่ได้จัดส่ง ไปนั้น ๒) ถ้าเป็นสินค้า อายุความหมดลง เมื่อครบกำหนด ๒ วัน นับ แต่ วันรุ่งขึ้นจากวันที่	อายุความทั่วไป ๑๐ ปี	หากเกิดความสูญ หายหรือบุบสลาย หรือส่งชกซ้ำ ห้ามมิ ให้ ฟ้อง เมื่อ พ้น กำหนด ๑ ปีนับแต่ ส่งมอบ หรือ ๑ ปีนับ แต่วันที่ควรจะได้ส่ง มอบ เว้นแต่ในกรณีที่ มีการทุจริต ก็ต้องใช้ อายุ ความ ทั่วไป คือ ๑๐ ปี	๑) กรณีผู้โดยสารเสียชีวิตหรือ ได้รับบาดเจ็บ หากผู้โดยสารใช้ สิทธิในการฟ้องคดีด้วยตนเอง อายุความจะมีกำหนด ๓ ปีนับถัด จากวันที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ถ้าเป็น บุคคลอื่นที่มีสิทธิเรียกร้องเป็นผู้ ฟ้องคดี อายุความจึงกำหนด ๓ ปี นับถัดจากวันที่ผู้โดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่เกิน ๕ ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ ๒) กรณีอื่น ๆ ในกรณีที่สิทธิใน การฟ้องร้องเกิดจากสัญญารับชน ให้มีอายุความ ๑ ปี แต่อาจขยาย ได้ไม่เกิน ๒ ปี หากความสูญหาย	๑) อายุความฟ้องร้องคดีกับผู้ ขนส่งโดยทั่วไปมีอายุความ ๑ ปี ๒) กรณีเรียกคืนเงินสดที่ชำระ ไปเมื่อรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งเรียกเก็บจากผู้รับ สินค้า กรณีเรียกคืนทรัพย์สิน จากการขายที่ดำเนินการโดยผู้ ขนส่ง กรณีความสูญหายหรือ เสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยจงใจ ที่จะก่อให้เกิดความสูญหายหรือ เสียหาย หรือโดยประมาทอัน คาดหมายได้ว่าความสูญหาย หรือเสียหายเช่นนั้นย่อมอาจ

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ แจ้งความให้ผู้ที่จะรับของนั้น ทราบ ๓) ถ้าไม่มีผู้ใดมารับครุภาระ ห่อ วัตถุ หรือสินค้า ภายใน กำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้น กฎหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเก็บรักษาของ เหล่านี้ไว้ ใน คลังสินค้า แต่การ รถไฟแห่งประเทศไทย			หรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมา จากการกระทำหรือละเว้นการ กระทำโดยจงใจเพื่อให้เกิดความ สูญหายหรือเสียหายขึ้น หรือ ประมาทเลินเล่อไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ ว่าอาจเกิดความสูญหายหรือ เสียหายนั้นได้ โดยกำหนดวันเริ่ม นับอายุความไว้ดังต่อไปนี้ ก) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหม ทดแทนเพื่อความสูญหายโดย สิ้นเชิง อายุความให้เริ่มนับเมื่อ พ้น ๑๔ วันหลังจากสิ้นระยะเวลา ที่ผู้ทรงใบรับลงทะเบียนสัมภาระ เรียกให้ส่งมอบตามมาตรา ๒๒ (๓) ข) กรณีฟ้องเรียกค่าสินไหม ทดแทนเพื่อ ความ สูญ หาย	เกิดขึ้นได้ รวมทั้งกรณีตาม สัญญาขนส่งฉบับหนึ่ง ๆ ก่อนที่ จะมีการแก้ไขตามมาตรา ๒๘ มี อายุความ ๒ ปี ๓) การเริ่มนับเวลาของอายุ ความมีความแตกต่างในแต่ละ กรณี ดังต่อไปนี้ ก) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจาก การสูญหายทั้งหมด อายุความ เริ่มนับจากวันที่ครบ ๓๐ วัน หลังจากพ้นระยะเวลาขนส่ง ข) กรณีเรียกร้องค่าเสียหายจาก การสูญหายบางส่วน เสียหาย ล่วงเลยระยะเวลาขนส่ง ให้เริ่ม นับแต่วันส่งมอบ ค) กรณีอื่นๆ เริ่มนับแต่วันที่อาจ ใช้สิทธิฟ้องคดีได้

หัวข้อ	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและ ทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔		ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับชน		COTIF	
	คนโดยสาร	ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า	รับชนคนโดยสาร	รับชนของ	CIV (ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ)	CIM (ขนส่งสินค้า)
		ไ ท ย ไม่ ต้ อ ง รับผิดชอบในการ ที่ ข อ ง เ ป็ น อันตราย หรือสูญ หายไป เว้นแต่จะ เป็นความผิดของ การรถไฟแห่ง ประเทศไทย หรือ เป็นความผิดของ พนักงานการ รถไฟแห่งประเทศไทย			บางส่วน ความเสียหายหรือการ ส่งมอบชักช้า อายุความให้เริ่ม นับตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งมอบ ค) ในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการ ขนส่งผู้โดยสาร อายุความให้เริ่ม นับตั้งแต่วันที่ตัวโดยสารหมดอายุ ๓) กำหนดอายุความไม่นับวัน เริ่มต้นของอายุความ	ง) กำหนดอายุความไม่นับวัน เริ่มต้นของอายุความ