

รายการอ้างอิง



ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. “ความรับผิดชอบของผู้รับขนระหว่างประเทศ”. วารสารกฎหมาย ปีที่ 2 ฉบับที่ 3 (2519): 79-83.

กมล สนธิเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์, 2532.

กำชัย จงจักรพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2541.

กำชัย จงจักรพันธ์. “ใบตราส่ง: ความหมายและผลทางกฎหมายในฐานะที่เป็นเอกสารสิทธิ.” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ฉบับพิเศษ ครอบรอบ 2 ปี ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง. (ธันวาคม 2542): 197-218.

กำชัย จงจักรพันธ์. “อำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง.” ตุลพาห ปีที่ 46 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2542) : 154-180.

คณิง ฤาไชย และ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. “ฎีกาวิเคราะห์ อันเนื่องมาจากคำพิพากษา ศาลฎีกาที่ 951/2539 และ 5809/2539 : ข้อคิดเกี่ยวกับข้อตกลงเลือกศาลต่างประเทศเพื่อเป็นข้อยกเว้นเขตอำนาจศาลไทย.” ตุลพาห ปีที่ 44 เล่ม 4 (ตุลาคม-ธันวาคม 2540): 129-151.

จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล. “ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2530) : 32-61.

จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล. “ปัญหารากฐานทางทฤษฎีของสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งในสัญญา รับขนของ : ศึกษาหลักกฎหมายญี่ปุ่นเปรียบเทียบกับของไทย.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 18 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2531) : 82-103.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค 1 ถึงภาค 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541

จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493.

จุมพล สุขทรศนี. เอกสารประกอบการสัมมนา วิชา เอกเทศสัญญา 2. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการบริหารทางวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.

- จุฬา สุขมานพ. “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ.” บทบัญญัติ เล่ม 52 ตอน 3 (กันยายน 2539) : 101-110.
- จุฬา สุขมานพ. “การอนุวัติอนุสัญญาระหว่างประเทศ : มุมมองในส่วนที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี.” วารสารกฎหมาย ปีที่ 18 ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม 2541) : 38-45.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันพาณิชย์นาวี. รายงานวิจัย เรื่องการค้าและการขนส่งต่อเนื่อง ในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันพาณิชย์นาวี. รายงานวิจัย เรื่องการค้าและการขนส่งในภูมิภาค อินโดจีน. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันพาณิชย์นาวี. รายงานวิจัย เรื่องระบบแผนการขนส่งในภูมิภาค อินโดจีน. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- ณิชชา คชาชีวะ. ผลงานทางกฎหมายของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- นิรัตน์ ฟูกาญจนานนท์. ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.
- ประมวล จันทรชีวะ. “ความรับผิดชอบในระหว่างผู้ร่วมรับขนหลายคนหลายทอด.” จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ปีที่ 1 ฉบับที่ 4 (สิงหาคม 2532) : 16-17.
- ประสิทธิ์ เอกบุตร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1 สนธิสัญญา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.
- ผาด ธเนศวรย์สกุล. ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2536.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร และนิรัตน์ ฟูกาญจนานนท์. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ : บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2543.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่งตามกฎหมายภายในของฝรั่งเศส.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2530) : 23-30.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. “ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 28 ฉบับที่ 2 (มิถุนายน 2541) : 282-316.

- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนัก
โรงแรม. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2540.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. “ปัญหาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะในการรับขนทางอากาศ
ระหว่างประเทศของประเทศไทย.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 30 ฉบับที่ 2
(มิถุนายน 2543): 223-260.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล.
กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2538.
- พิชัยศักดิ์ หรยางกูร. “การอนุญาโตตุลาการ : ความรู้เบื้องต้นในทางทฤษฎี.” รวมบทความ
ข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎหมายและคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับ
อนุญาโตตุลาการ เล่ม 2. กรุงเทพฯ : สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม,
2540.
- พิพัฒน์ จักรางกูร. คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
รุ่งเรืองธรรม, 2536.
- มานะ พิทยาภรณ์. คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ
จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. กรุงเทพฯ : บริษัทพับลิคิสิเนสพริ้นท์ จำกัด, 2531.
- วิชัย อริยะนันท์ทกะ. “การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาการค้าระหว่างประเทศ (ตอนจบ).” ศาลพาห
ปีที่ 44 เล่ม 4 (ตุลาคม-ธันวาคม 2540): 52-71.
- สัญญาชัย สัจจวานิช. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ
จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. ธนบุรี : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2512.
- สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนระหว่าง
ประเทศทางอากาศในประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544). 2541.
- สุธรรม อยู่ในธรรม. “รายงานการวิจัย : กฎหมายขนส่งสินค้าผ่านแดน.” บทบัณฑิตย เล่ม 56
ตอน 2 (มิถุนายน 2543) : 78-100.
- สุธีร์ สุภณิตย์. เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ หน่วยที่ 7-15. ธนบุรี : สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา, 2540.
- สุทธิพล ทวีชัยการ. “ฎีกาวิเคราะห์.” ศาลพาห ปีที่ 44 เล่ม 2 (เมษายน-มิถุนายน 2540): 211-218.

สุนทร ราชวงศ์ศึก. การค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาของประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์
เรือนแก้ว, 2535.

สุนีย์ บึงสุทธีวงศ์. การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล :
การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทย
ที่เกี่ยวข้อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2533.

สุนัน ชื่นประเสริฐ. กระบวนการพิจารณาของศาลไทยในคดีรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

เสนีย์ ปราโมช. ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2
(ภาคจบบริบูรณ์). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2505.

ภาษาอังกฤษ

Caralyn Hotchkiss. International Law for Business. New Aster : McGraw-Hill, 1994,

Chia – Jui Cheng. Basic Documents on International Trade Law. Dordrecht / London : Martinus
Nijhoff Publishers / Graham & Trotman , 1990.

Clive M. Schmitthoff. Schmitthoff's Export Trade : the Law and Practice of International Trade.
London : Sweet & Maxwell , 1993.

David Yates. Contract for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. London : Lloyd's of
London Press , 1993.

D. J. Harris. Harris Cases and Materials on International Law. London : Sweet & Maxwell
, 1991.

Donald. J. Hill. Freight Forwarders. London : Steven & Sons , 1972.

Donald. J. Hill and Andrew. D. Messent. CMR : Contracts for the International Carriage of Goods
By Road(2 nd. ed.) London : Lloyd's of London Press , 1995.

D. M. Day and Bernardette Griffin. The Law of International Trade. London : Butterworth &
Co. (Publishers) , 1993.

E.R. Hardy Lvamy. Encyclopedia of Carriage Law Sources. London : Lloyd's of London
Press , 1987.

Hugh M. Kindred and Mary R. Brooks. Multimodal Transport Rules. The Hague : Kluwer
Law International, 1997.

Indira Car and Richard Kidner. Statutes & Conventions on International Trade Law.

London : Cavendish Publishing , 1995.

Jan theunis. International Carriage of Goods by Road (CMR). Bristol : Lloyd's of London

Press , 1987.

Malcolm A. Clarke. International Carriage of Goods By Road : CMR. London : Sweet &

Maxwell , 1997.

Mark. S.W. Hoyle. The Law of International Trade. Bicester : CCH Editions , 1985.

Ray August. International Business Law : Texts, Cases and Readings. New Jersey : Prentice – Hall,

1993.

Ralph De Wit. Multimodal Transport, Carrier Liability and documentation. London : Lloyd

of London Press , 1995.

Sijthoff-Alphen aan den Rijn. Hague-Zagreb Essays 2. Product Liability, Road Transport,

Foreign Law. The Hague : A.W. Sijthoff International Publishing Company, 1978.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

**Convention on the Contract for the International
Carriage of Goods by Road (CMR) 1956**

.....

Preamble

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

CHAPTER II
PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

CHAPTER III
CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:
 - (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
 - (b) The name and address of the sender;
 - (c) The name and address of the carrier;
 - (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
 - (e) The name and address of the consignee;
 - (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
 - (g) The number of packages and their special marks and numbers;
 - (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
 - (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, Customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
 - (j) The requisite instructions for Customs and other formalities;
 - (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
 - (a) A statement that trans-shipment is not allowed;
 - (b) The charges which the sender undertakes to pay;
 - (c) The amount of "cash on delivery" charges;
 - (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
 - (e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
 - (f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;
 - (g) A list of the documents handed to the carrier.
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

- (a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);
- (b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;
- (c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

- (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
- (b) The apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment of other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

(b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

CHAPTER IV
LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or person acting on behalf of the sender or the consignee;

(d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time then the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23, and where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the “cash on delivery” charge which should have been collected by the carrier under the term of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing $10/31$ of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

(a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;

(b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amount on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such case such agents, servants or other persons shall

not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

CHAPTER V CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage, and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be prima facie evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

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

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

and in no other courts or tribunals.

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

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) in the case of partial loss, damage or delay in delivery , from the date of delivery;

(b) in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) in all other case, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

CHAPTER VI
PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY
SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was

performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred, an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

(b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

CHAPTER VII

NULLITY OF STIPULATION CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

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

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

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

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

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

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other

Contracting parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to nay conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratification and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;
- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

ภาคผนวก ข

**Protocol to the Convention on the Contract for the International
Carriage of Goods by Road (CMR) 1978**

.....

BEING PARTIES to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,
HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of the present Protocol “Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Article 2

Article 23 of the Convention is amended as follows:

(1) Paragraph 3 is replaced by the following text:

“3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 Units of account per kilogram of gross weight short.”

(2) At the end of this article the following paragraphs 7, 8 and 9 are added:

“7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special

Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in Article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.”

ภาคผนวก ก

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบ “ขอบเขตการบังคับใช้” ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ
อนุสัญญา

| ขอบเขตการบังคับใช้ | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|---|--|
| <p>1) กรณีทั่วไป</p> <p>1.1 หลักทั่วไป</p> <p>1.2 ข้อยกเว้น</p> | <p>- ใช้บังคับกับสัญญาซึ่งผู้ขนส่งตกลงว่าจะรับของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อบำเหน็จจากผู้ส่ง ทั้งนี้ โดยเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง</p> <p>- ไม่ใช้บังคับกับ :</p> <p>1. การรับขนของ หรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม</p> <p>2. การขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข</p> <p>3. การรับขนของทางทะเล</p> <p>(มาตรา 609)</p> | <p>- ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถ เพื่อค่าตอบแทน เมื่อสถานที่รับมอบของตามสัญญาตั้งอยู่ในสองประเทศที่แตกต่างกัน ซึ่งอย่างน้อยประเทศหนึ่งนั้นเป็นภาคีอนุสัญญา</p> <p>(มาตรา 1 วรรคหนึ่ง)</p> <p>- ไม่ใช้บังคับกับ :</p> <p>1. การรับขนภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาใดๆ ว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ</p> <p>2. การขนส่งเพื่อการพาณิชย์</p> <p>3. การขนย้ายเครื่องเรือน</p> <p>(มาตรา 1 วรรคสี่)</p> |
| <p>2) กรณีการขนส่งหลายรูปแบบ</p> | <p>- ไม่ได้บัญญัติไว้</p> | <p>- ในกรณีที่มีการรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งอื่น หากไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ เว้นแต่การขนถ่ายตามมาตรา 14 ให้ใช้บังคับอนุสัญญากับการรับขนตลอดเส้นทางนั้น</p> <p>ในกรณีที่เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าในการส่งมอบ</p> |

| ขอบเขตการบังคับใช้ | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--------------------|----------------------------|---|
| | | <p>ชักช้านั้น ไม่ได้มีสาเหตุมาจากการกระทำหรือคเว้นกระทำของผู้ขนส่งทางถนน แต่เกิดจากเหตุการณ์อันอาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างหรือด้วยผลของการรับขนโดยยานพาหนะอย่างอื่นเท่านั้น ในกรณีนี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะไม่ได้กำหนดโดยอนุสัญญานี้ แต่ให้พิจารณาจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยยานพาหนะอย่างอื่นเสมือนว่าได้มีการทำสัญญารับขนของระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งโดยยานพาหนะอย่างอื่นตามเงื่อนไขแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับ กับการรับขนของโดยยานพาหนะอย่างอื่น แต่อย่างไรก็ตาม หากไม่มีเงื่อนไขดังกล่าว กำหนดไว้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ นอกจากนั้นแล้ว หากผู้ขนส่งทางถนนเป็นผู้ขนส่งโดยยานพาหนะอย่างอื่นด้วย ความรับผิดชอบจะเป็นไปตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งของมาตรานี้ด้วยเช่นกัน แต่ให้ถือเสมือนว่าผู้ขนส่งดังกล่าวอยู่ในฐานะผู้ขนส่งทางถนนและผู้ขนส่งโดยยานพาหนะอย่างอื่นแยกต่างหากจากกัน</p> <p>(มาตรา 2)</p> |

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบ “ใบตราส่ง” ระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ อนุสัญญา

| ใบตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------|---|---|
| 1) ความจำเป็น | <p>-ไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งในทุกๆ สัญญารับขน เว้นแต่ผู้ส่งจะเรียกเอา ผู้ขนส่งก็ต้องออกให้</p> <p>(มาตรา 613 วรรคแรก)</p> | <p>-ไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งในทุกๆ สัญญารับขน เนื่องจากการไม่ออกใบตราส่ง จะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่ หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งจะยังคงอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้</p> <p>แต่การออกใบตราส่งนั้นจะถือเป็นการยืนยันว่า ได้มีการทำสัญญารับขน</p> <p>(มาตรา 4)</p> |
| 2) รูปแบบ | <p>-ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน เพียงแต่ต้องมีรายการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 613 และจะต้องลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ</p> <p>(มาตรา 613, 612)</p> | <p>-ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่อาจกล่าวได้ว่า :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จะต้องทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยใบตราส่งฉบับที่หนึ่งจะอยู่ที่ผู้ส่ง ใบตราส่งฉบับที่สองจะต้องแนบติดไปกับของ และใบตราส่งฉบับที่สามจะมอบให้ผู้ขนส่งเก็บไว้ 2. ในกรณีของซึ่งจะรับขนได้ถูกบรรทุกในรถต่างกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายเที่ยว ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละเที่ยวแห่งของนั้นได้ |

| ใบตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-----------|--|--|
| 3) รายการ | <p>- ต้องระบุรายการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ 2.ตำบลที่กำหนดให้ส่ง 3.ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง 4.ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง 5.จำนวนค่าระวางพาหนะ 6.ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง <p>(มาตรา 613)</p> | <p>3. จะต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่ง ซึ่งการลงลายมือชื่อนั้นอาจจะพิมพ์หรือประทับตราก็ได้ หากกฎหมายของประเทศที่ได้มีการออกใบตราส่งอนุญาตให้ทำได้</p> <p>(มาตรา 5)</p> <p>- กำหนดรายการไว้ 3 ประเภท ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) รายการที่ต้องระบุ <ol style="list-style-type: none"> 1.วันและสถานที่ที่ออกใบตราส่ง 2.ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง 3.ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 4.สถานที่และวันที่รับมอบของ และสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบ 5.ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง 6.รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ และวิธีการในการบรรจุหีบห่อ และในกรณีที่เป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ บรรยายถึงรายละเอียดทั่วไปแห่งอันเป็นที่ยอมรับแห่งของนั้น 7.จำนวนหีบห่อ และบรรดาเครื่องหมายพิเศษและหมายเลขของหีบห่อเหล่านั้น 8.น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่อาจแจ้งเป็นอย่างอื่น |

| ใบตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|----------|----------------------------|---|
| | | <p>9. ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการรับขน (ค่าธรรมเนียม, ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม, ค่าอากรศุลกากร และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ต้องชำระ นับแต่เวลาทำสัญญาจนกระทั่งเวลาส่งมอบของ)</p> <p>10. คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่นๆ</p> <p>11. ข้อความว่าการรับขนนี้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงว่าจะมีข้อตกลงอย่างหนึ่งอย่างใดขัดกับอนุสัญญาหรือไม่</p> <p>2) รายการที่อาจจะระบุ</p> <p>1. ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ</p> <p>2. ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งรับจะชำระ</p> <p>3. จำนวนค่าธรรมเนียมที่จะต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ</p> <p>4. การแสดงราคาแห่งของ และจำนวนซึ่งแสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ</p> <p>5. คำสั่งที่ผู้ส่งได้ให้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยแห่งของ</p> <p>6. กำหนดเวลาที่ได้ตกลงไว้เพื่อปฏิบัติการรับขนให้สำเร็จ</p> <p>7. รายการของเอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่ง</p> |

| ใบตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|----------------------------|--|
| 4) การตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>3) รายการอื่นๆ ที่คู่สัญญาเห็นว่ามิใช่ประโยชน์ (มาตรา 6)</p> <p>เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบถึงความถูกต้องของข้อความในใบตราส่งและสภาพที่ปรากฏแห่งของ หากไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของข้อความ หรือพบว่าข้อเท็จจริงไม่ตรงกับข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือปรากฏความบกพร่องในสภาพที่ปรากฏแห่งของ ผู้ขนส่งจะต้องตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าว พร้อมทั้งเหตุผลประกอบไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 8)</p> |
| 5) ผลของการออกใบตราส่ง | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>ใบตราส่งจะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การทำสัญญารับขน 2. เงื่อนไขของสัญญา 3. ใบรับของโดยผู้ขนส่ง <p>หากใบตราส่งนั้นไม่มีข้อสงวนระบุไว้ในใบตราส่ง จะถือเป็นข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ขนส่งได้รับมอบของไปในสภาพที่ครบถ้วน</p> |

| ใบตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|----------|----------------------------|---|
| | | <p>จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายและตัวเลข ก็ถูกต้องตรงกับข้อความที่ระบุไว้ใน ใบตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็น อย่างอื่นได้</p> <p>(มาตรา 9)</p> |

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบ “สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง”

ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ อนุสัญญา

| สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|--|--|
| 1) สิทธิของผู้ส่ง | <p>1) เรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง หากต้องการ (มาตรา 613 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่ง อย่างใดกับของ (มาตรา 626)</p> | <p>1) ในกรณีของที่จะรับขนจะต้อง บรรทุกในรถต่างคัน หรือเป็นของต่าง ชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลาย ส่วน ผู้ส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตรา ส่งกำกับสำหรับของในรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่ง ของมัน (มาตรา 5 วรรคสอง)</p> <p>2) ผู้ส่งมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่ง ตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ หรือ ปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และยังมีสิทธิร้องขอให้ตรวจสอบราย การของหีบห่อที่บรรจุของด้วย (มาตรา 8 วรรคสาม)</p> <p>3) ผู้ส่งย่อมมีสิทธิในการจัดการอย่าง หนึ่งอย่างใดกับของ (มาตรา 12)</p> <p>4) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่ง อย่างใดกับของ โดยไม่ต้องแสดงใบ ตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่ง ในกรณีที่ปรากฏ</p> |

| สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|---|--|
| <p>2) หน้าที่ของผู้ส่ง</p> | <p>1) ชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ (ไม่มีมาตราระบุไว้อย่างชัดเจน)</p> <p>2) ออกใบกำกับของ หากผู้ขนส่งต้องการ (มาตรา 612 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) แจ้งให้ผู้ขนส่งได้ทราบว่าของที่รับขนมีสภาพอันตราย (มาตรา 619)</p> <p>4) แสดงราคา หรือสภาพแห่งของมีค่าที่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่ง (มาตรา 620)</p> | <p>ว่าผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ (มาตรา 15 วรรคหนึ่ง)</p> <p>1) ผู้ส่งจะต้องให้ค่าใช้จ่ายในการเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น หรือรายการของหีบห่อที่บรรจุของ หากผู้ขนส่งต้องการ (มาตรา 8 วรรคสาม)</p> <p>2) เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นๆ ซึ่งต้องทำให้บริบูรณ์ก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งจะต้องแนบเอกสารที่จำเป็นต่างๆ ไปกับใบตราส่ง หรือจัดการให้เอกสารเหล่านั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้ขนส่ง และต้องจัดหาข้อมูลทุกอย่างที่ผู้ขนส่งต้องการ (มาตรา 11 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) ในกรณีที่ส่งมอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous goods) แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งอันตรายนั้น และหากจำเป็น ให้ระบุข้อควรระวังไว้ด้วย (มาตรา 22 วรรคหนึ่ง)</p> |

| สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|---|---|
| 3) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง | -รับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดจากของที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หากมิได้แสดงสภาพแห่งของนั้นได้ก่อนทำสัญญารับขน (มาตรา 619) | <p>1) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่าย ความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง อันเนื่องมาจากผลของความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของ:</p> <p>(ก) รายละเอียดที่ระบุไว้ในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง (ข) (ง) (จ) (ฉ) (ช) (ซ) และ(ญ)</p> <p>(ข) รายละเอียดที่ระบุไว้ในมาตรา 6 วรรคสอง</p> <p>(ค) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นของผู้ส่งได้ให้ไว้เพื่อให้ออกใบตราส่งได้ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการจดแจ้งไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 7 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายต่อบุคคล อุปกรณ์ หรือของอื่นๆ และค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุของ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเป็นที่ประจักษ์ หรือเป็นที่รับรู้ของผู้ขนส่ง ในเวลาที่รับมอบของและไม่ได้ตั้งข้อสงสัยใดๆ ในเรื่องดังกล่าว (มาตรา 10)</p> |

| สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|----------------------------|---|
| | | <p>3) รับผิดชอบผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายอันมีสาเหตุมาจากการขาดหาย ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการศุลกากร และพิธีการอื่นๆ ซึ่งจำเป็นต้องกระทำให้บริบูรณ์ก่อนส่งมอบของ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยมิชอบ หรือประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง (มาตรา 11 วรรคสาม)</p> <p>4) ในกรณีที่ผู้ส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายให้แก่ผู้ขนส่ง และผู้ส่งไม่ได้บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งอันตรายนั้น รวมทั้งระบุข้อควรระวังไว้ด้วยหากจำเป็นผู้ส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในการที่ของสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากการส่งของเพื่อให้รับขน หรือจากการรับขนของนั้น (มาตรา 22)</p> |

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบ “สิทธิ และหน้าที่ของผู้รับตราส่ง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
กับ อนุสัญญา

| สิทธิ และหน้าที่ของ ผู้รับตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-------------------------------------|---|--|
| 1) สิทธิของผู้รับตราส่ง | <p>- สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญาฉบับนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของแล้ว</p> <p>(มาตรา 627)</p> | <p>1) ผู้รับตราส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ (มาตรา 12 วรรคสาม)</p> <p>2) เมื่อของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง และของ โดยออกใบรับของให้ และหากพบว่าของสูญหาย หรือของยังไม่มาถึงหลังจากครบกำหนดระยะเวลา ตามมาตรา 19 ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะบังคับสิทธิใดๆ ที่เกิดขึ้นจากสัญญาฉบับนั้นเอาจากผู้ขนส่งในนามตนเอง</p> <p>(มาตรา 13 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ตนได้ ตราบเท่าที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นจากผู้ส่ง แม้ว่าตนจะปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของไปแล้วก็ตาม</p> <p>(มาตรา 15 วรรคสอง)</p> |

| สิทธิ และหน้าที่ของผู้รับ ผู้รับตราส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|---|---|
| 2) หน้าที่ของผู้รับ ตราส่ง | -ต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามี ความสูญหาย เสียหาย หรือไม่อย่างไร หากปรากฏความสูญหาย หรือเสีย หาย ผู้รับตราส่งจะต้องบอกกล่าวถึง ความสูญหาย หรือเสียหายนั้นไปยังผู้ ขนส่ง (มาตรา 623) | 1) ผู้รับตราส่งซึ่งได้ใช้ประโยชน์ตาม สิทธิที่ปรากฏในมาตรา 13 วรรคหนึ่ง จะต้องชำระค่าธรรมเนียมที่ได้แสดง ไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 13 วรรคสอง) 2) ในการรับมอบของ ผู้รับตราส่งจะ ต้องตรวจสอบสภาพแห่งของนั้นตาม ควรแก่กรณีกับผู้ขนส่ง และผู้รับตรา ส่งจะต้องตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับความ สูญหายหรือเสียหายแห่งของ หาก ตรวจพบว่าเกิดความสูญหายหรือเสีย หายกับของนั้น รวมทั้งจะต้องตั้งข้อ สงวนในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ด้วย (มาตรา 30) |

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบ “สิทธิ และหน้าที่ของผู้ขนส่ง”
ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ อนุสัญญา

| สิทธิ และหน้าที่ของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------------------------|---|---|
| 1) สิทธิของผู้ขนส่ง | 1) ได้รับค่าระวางพาหนะ (มาตรา 608) 2) เรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของ (มาตรา 612 วรรคหนึ่ง) 3) มีสิทธิยึดหน่วงของเพื่อประกัน การชำระค่าระวางพาหนะและ อุปกรณ์ (มาตรา 630) | 1) ในกรณีของที่จะรับขนจะต้องถูก บรรทุกในรถต่างกัน หรือเป็นของต่าง ชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลาย ส่วน ผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกไป ตราส่งกำกับสำหรับรถแต่ละคัน หรือ แต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของ นั้น (มาตรา 5 วรรคสอง) 2) เรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายในการตรวจ สอบน้ำหนักรวมแห่งของ หรือ ปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และรายการของหีบห่อที่บรรจุของ (มาตรา 7 วรรคสาม) 3) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายซึ่ง ค่าใช้จ่ายในการร้องขอคำสั่ง และ บรรดาค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการ ปฏิบัติตามคำสั่งให้ลุล่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่าย นั้นจะมีสาเหตุมาจากการกระทำ โดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อ ของผู้ขนส่ง (มาตรา 16 วรรคหนึ่ง) |

| สิทธิ และหน้าที่ของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------------------------|----------------------------|--|
| | | <p>4) ในกรณีดังที่กล่าวมาในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง และมาตรา 15 ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงในทันที เพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้น และจากนั้นเป็นต้นไป ให้ถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลง ผู้ขนส่งจะครอบครองของนั้นแทนบุคคลผู้มีสิทธิดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจมอบหมายการครอบครองของนั้นไว้แก่บุคคลที่สาม</p> <p>(มาตรา 16 วรรคสอง)</p> <p>5) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขายของนั้นได้ ถ้าของนั้นเป็นของเน่าเสียง่าย หรือสภาพแห่งของรับรองให้กระทำการดังกล่าว หรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของเกินสัดส่วนแห่งราคาของนั้น หรือหากภายหลังจากสิ้นระยะเวลาอันสมควรแล้ว ตนก็ยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งสมควรที่จะปฏิบัติให้ลุล่วงไปจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งกับของ</p> <p>(มาตรา 16 วรรคสาม)</p> <p>6) มีสิทธิที่จะขนถ่ายลง ทำลาย หรือทำให้สิ้นสภาพอันตรายซึ่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้ ณ เวลา</p> |

| สิทธิ และหน้าที่ของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------------------------|----------------------------|---|
| | | <p>และสถานที่ใดก็ได้ โดยไม่ต้องใช้ค่า ทดแทน ในกรณีที่ได้มีการส่งของที่มี สภาพก่อให้เกิดอันตรายได้ ซึ่งผู้ขน ส่งไม่ทราบถึงอันตรายตามที่ได้ระบุ ไว้ในวรรคหนึ่งของมาตรา 22 (มาตรา 22 วรรคสอง)</p> <p>7) หากเกิดข้อพิพาทขึ้น ในกรณีที่ผู้ รับตราส่งไม่มาชำระค่าธรรมเนียม ตามที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่ง ผู้ขน ส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบของให้แก่ผู้ รับตราส่ง เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะให้ หลักประกัน (Security) ตามสมควร (มาตรา 13 วรรคสอง)</p> |

| สิทธิ และหน้าที่ของผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-----------------------------|--|---|
| 2) หน้าที่ของผู้ขนส่ง | <p>1) ต้องขนของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญา (มาตรา 608)</p> <p>2) ออกใบตราส่ง หากผู้ส่งต้องการ (มาตรา 613 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของไปถึงแล้ว (มาตรา 622)</p> <p>4) บอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่ง หากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ (มาตรา 631)</p> | <p>1) ในการรับมอบของผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่ต้องตรวจสอบของ ดังนี้</p> <p>(ก) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อความทั้งหลายที่ปรากฏในใบตราส่งเกี่ยวกับจำนวนของหีบห่อ และบรรดาเครื่องหมายและหมายเลขของหีบห่อนั้น</p> <p>(ข) ตรวจสอบสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น (มาตรา 8 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ตนได้รับตามมาตรา 12 วรรคห้า (ข) ให้ลุล่วงไป ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลซึ่งให้คำสั่งนั้นโดยทันที (มาตรา 12 วรรคหก)</p> <p>3) หากไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ เป็นการพ้นวิสัย หรือเริ่มจะเป็นไปไม่ได้ที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงอันกำหนดไว้ในใบตราส่งให้ลุล่วงไป ก่อนที่ของจะมาถึงยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้นตามบทบัญญัติมาตรา 12 (มาตรา 14 วรรคหนึ่ง)</p> |

| สิทธิ และหน้าที่ของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------------------------|----------------------------|--|
| | | <p>4) เมื่อใดพฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของภายหลังจากที่ของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องร้องขอคำสั่งจากผู้ส่ง (มาตรา 15 วรรคหนึ่ง)</p> |

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบ “ความรับผิดของผู้ขนส่ง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ
อนุสัญญา

| ความรับผิดของผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--------------------------------------|--|---|
| 1) มูลฐานแห่งความรับผิด | -หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด | -หลักข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบ |
| 2) ประเภทของความรับผิด | -ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหาย และความชักช้าในการส่งมอบของ (มาตรา 623) | -ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย สิ้นเชิงหรือบางส่วน และความเสียหายที่เกิดแก่ของ รวมทั้งความชักช้าในการส่งมอบของ (มาตรา 17) |
| 3) ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ | | |
| 3.1 ความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น | -รับผิดในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งชักช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่น ซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง (มาตรา 617) | -รับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้างและของบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น เสมือนกับการกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้นเป็นของตนเอง เมื่อตัวแทน ลูกจ้างหรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง (มาตรา 3) |
| 3.2 ระยะเวลาของความรับผิดชอบ | -ความรับผิดของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้ยอมรับมอบของโดยไม่อิดเอื้อน และได้ใช้ค่าระวาง | -รับผิดในความสูญหาย เสียหาย แห่งของที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแลจน |

| ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-------------------------------|--|---|
| <p>4) การยกเว้นความรับผิด</p> | <p>พาหนะกับทั้งอุปกรณ์ให้แก่ผู้ขนส่งเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่ผู้ขนส่งจะได้กระทำการโดยทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง</p> <p>(มาตรา 623)</p> <p>-ผู้ขนส่งอาจยกเว้นความรับผิดได้เมื่อความสูญหายเสียหาย และความช้ำซ้ำในการส่งมอบของ เกิดจาก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุสุดวิสัย 2. เกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง 3. เกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง <p>(มาตรา 616)</p> <p>นอกจากนั้น ยังอาจจะยกเว้นความรับผิดของตนได้ หากปรากฏผู้ส่งได้แสดงความตกลงชัดเจนในการยกเว้นความรับผิด</p> <p>(มาตรา 625)</p> | <p>กระทั่งเวลาที่ได้ส่งมอบของ</p> <p>(มาตรา 17 วรรคหนึ่ง)</p> <p>-ผู้ขนส่งอาจยกเว้นความรับผิดได้เมื่อความสูญหายเสียหาย และความช้ำซ้ำในการส่งมอบของ เกิดจาก</p> <p>-เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เรียกร้องเอง 2. คำสั่งของผู้เรียกร้องนอกเหนือไปจากผลแห่งการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง 3. สภาพแห่งของนั้นเอง 4. สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นนั้นได้ <p>(มาตรา 17 วรรคสอง)</p> <p>นอกจากนั้น ยังอาจยกเว้นความรับผิดได้เมื่อความสูญหาย หรือเสียหาย เกิดจาก</p> <p>-เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ</p> |

| ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--------------------------|--|---|
| 5) การจำกัดความรับผิดชอบ | - ไม่มีบทบัญญัติให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบโดยข้อกำหนด | <p>1.การใช้รถซึ่งไม่มีที่คลุม โดยที่มีการตกลงกันอย่างชัดเจน และได้ระบุไว้ในใบตราส่ง</p> <p>2.การปราศจากการบรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่อง หากของนั้นจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ง่าย ถ้าไม่ได้บรรจุหรือบรรจุอย่างไม่เหมาะสม</p> <p>3.การยกขน การบรรจุทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p> <p>4.สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือต่อการเสียหายโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นผลมาจากการแตก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว เสียเปล่าตามธรรมชาติ หรือการกระทำของปลวกหรือแมลง</p> <p>5.เครื่องหมาย หรือหมายเลขบนหีบห่อมีอยู่ไม่เพียงพอ</p> <p>6.การรับขนปลูสัตว์ (มาตรา 17 วรรคสี่)</p> <p>- ให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่งในกรณีความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของ ไม่เกิน 8.33 SDR ต่อน้ำ</p> |

| ความรับผิดชอบ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|---|--|
| <p>6) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน</p> <p>6.1 ฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทน</p> <p>6.2 การตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติม</p> | <p>- แต่อาจจะจำกัดความรับผิดชอบได้ หากผู้ส่งได้แสดงเจตนายินยอมให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้อย่างชัดเจน (มาตรา 625)</p> <p>- ไม่ได้บัญญัติไว้</p> <p>- ไม่ได้บัญญัติไว้</p> | <p>หนักรวมหนึ่งกิโลกรัม (มาตรา 23 วรรคสาม)</p> <p>- ส่วนกรณีของถูกส่งมอบชักช้าให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดชอบไม่เกินกว่าค่าธรรมเนียมการขนส่ง (มาตรา 23 วรรคห้า)</p> <p>- ค่าสินไหมทดแทนจะคำนวณโดยอ้างอิงจากราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ได้มีการตกลงรับขนของ ราคาแห่งของจะกำหนดจากราคาแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ ถ้าไม่มีราคาดังกล่าวให้ใช้ราคาท้องตลาดปัจจุบัน หรือถ้าไม่มีราคาทั้งสองข้างต้น ก็ให้อ้างอิงจากราคาปกติแห่งของในชนิดและคุณภาพเดียวกัน (มาตรา 23 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง)</p> <p>- อาจจะมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกันในสองกรณี ได้แก่</p> |

| ความรับผิดชอบของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|----------------------------|---|
| 6.3 ดอกเบี้ยและการ เทียบค่าเงินตาม อัตราแลกเปลี่ยน | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>ก. ผู้ส่งได้แสดงราคาแห่งของเกิน จำนวนจำกัดความรับผิดชอบไว้ในใบตรา ส่ง (มาตรา 24)</p> <p>ข. ผู้ส่งได้กำหนดจำนวนส่วนได้ เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตรา ส่ง (มาตรา 26)</p> <p>- มีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสิน ไหมทดแทนได้ร้อยละห้าต่อปีนับแต่ วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไป ยังผู้ขนส่ง หรือถ้าไม่มีการส่งหนังสือ เรียกร้อง ให้นับแต่วันฟ้องคดี (มาตรา 27 วรรคหนึ่ง)</p> <p>- เมื่อจำนวนซึ่งเป็นฐานในการ คำนวณค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ แสดงอย่างชัดเจนถึงสกุลเงินใน ประเทศที่ได้มีการเรียกร้องให้ชำระ เงิน ให้เทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยน ที่ใช้ในวันและสถานที่ชำระค่า สินไหมทดแทน (มาตรา 27 วรรคสอง)</p> |

| ความรับผิดชอบ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|----------------------------|--|
| 7) การเรียกร้องนอก เหนือจากมูลสัญญา | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับ ในกรณี ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าอันเกิดขึ้นจากการรับขนภายใต้ อนุสัญญานี้ ก่อให้เกิดการเรียกร้อง นอกเหนือจากมูลสัญญา ผู้ขนส่งอาจ ใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่ง อนุสัญญานี้ ยกเว้นความรับผิดชอบ ตน หรือใช้กำหนดหรือจำกัดค่าสิน ไหมทดแทนที่ต้องชำระ</p> <p>ในกรณีความรับผิดชอบนอกเหนือจาก มูลสัญญาสำหรับกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเป็นของ บุคคลหนึ่งบุคคลใด ซึ่งผู้ขนส่งจะ ต้องรับผิดชอบภายใต้ข้อกำหนดแห่ง มาตรา 3 บุคคลนั้นก็อาจจะใช้ ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่ง อนุสัญญานี้ ซึ่งยกเว้นความรับผิดชอบ ผู้ขนส่ง หรือใช้กำหนดหรือจำกัดค่า สินไหมทดแทนที่ต้องชำระได้</p> <p>(มาตรา 28)</p> |
| 8) เหตุคัดสิทธิในการ ยกเว้น หรือจำกัด ความรับผิด หรือ ผลกระทการพิสูจน์ | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิเรียกร้องเอา ประโยชน์ตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของ ตน หรือผลกระทการพิสูจน์ หาก ความเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากผู้ขน ส่งจงใจกระทำโดยมิชอบ หรือกระทำ ผิดซึ่งกฎหมายของศาลหรือองค์กรชี้</p> |

| ความรับผิดชอบของ ผู้ขนส่ง | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|------------------------------|----------------------------|---|
| | | <p>ขาดคดีถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ</p> <p>บทบัญญัติเดียวกันนี้ ย่อมใช้บังคับด้วย หากการจงใจกระทำโดยมิชอบ หรือการกระทำผิดนั้น เกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการรับขน หากตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางที่จ้าง นอกจากนี้ในกรณีดังกล่าว ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นจะไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์ตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ดังที่กล่าวมาในวรรคหนึ่ง ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบส่วนบุคคล</p> <p>(มาตรา 29)</p> |

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบ “การรับขนหลายคนหลายทอด”
ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ อนุสัญญา

| การรับขนหลายคนหลายทอด | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|--|---|
| 1) ขอบเขตทั่วไป | <p>- ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่า ผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งชกซ้ำ (มาตรา 618)</p> | <p>- หากการรับขนซึ่งกำหนดภายใต้สัญญาเดียว แต่ปฏิบัติการรับขนโดยผู้ขนส่งทางถนนหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการรับขนตลอดสาย ผู้ขนส่งคนที่สอง และถ้าดับถัดไปแต่ละคนจะมีฐานะเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งนั้น ด้วยผลของการยอมรับมอบของและใบตราส่งนั้น (มาตรา 34)</p> |
| 2) บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารรับขนที่เกี่ยวข้องกับการรับขนหลายคนหลายทอด | <p>- ไม่ได้บัญญัติไว้</p> | <p>- ผู้ขนส่งจะต้องออกใบรับของ โดยลงวันที่และลงลายมือชื่อแก่ผู้ขนส่งคนก่อนตนเมื่อได้รับมอบของ และผู้ขนส่งนั้นจะต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนในใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง หากจำเป็น ผู้ขนส่งนั้นจะต้องตั้งข้อสงวนดังที่กล่าวไว้ในมาตรา 8 วรรคสอง ลงในใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง และใบรับของ</p> <p>นอกจากนั้น บทบัญญัติมาตรา 9 จะใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นด้วย (มาตรา 35)</p> |

| การรับขนหลายคน หลายทอด | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---|----------------------------|--|
| 3) สิทธิในการดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- การดำเนินคดีตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อาจกระทำได้เฉพาะกับผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดเหตุการณ์สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ เว้นแต่ในกรณีการฟ้องแย้งหรือการหักกลบลบหนี้ อันเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญารับขนเดียวกัน</p> <p>ทั้งนี้ การดำเนินคดีตามกฎหมาย อาจกระทำกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดดังกล่าวได้ในเวลาเดียวกันก็ได้ ตามคำสั่งให้ลู่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้นจะมีสาเหตุมาจากการกระทำโดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง</p> <p>(มาตรา 136)</p> |
| 4) การแบ่งส่วนความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วยกัน | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- ผู้ขนส่งซึ่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนพร้อมดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายกับค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่ต้องเสียไป เพราะเหตุแห่งการเรียกร้องจากผู้ขนส่งรายอื่นที่มีส่วนร่วมในการรับขน ทั้งนี้ โดยอยู่ภายใต้บังคับแห่งบท</p> |

| การรับขนหลายคน หลายทอด | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|---------------------------|----------------------------|--|
| | | <p>บัญญัตินี้</p> <p>(ก) ผู้ขนส่งซึ่งรับผิดชอบต่อความสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องรับผิดชอบเพียงลำพังในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ไม่ว่าจะชำระโดยตนเอง หรือโดยผู้ขนส่งคนอื่น</p> <p>(ข) เมื่อความสูญหายหรือเสียหายนั้น เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งสองคนหรือมากกว่านั้น ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องใช้เงินตามส่วนแห่งความรับผิดชอบของตน หากไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคน จะต้องใช้เงินตามส่วนของค่าขนส่งที่ต้องชำระแก่ตน</p> <p>(ค) หากไม่สามารถรู้แน่ชัดว่า ผู้ขนส่งคนใดต้องรับผิดชอบ เพื่อความสูญหายหรือเสียหาย จำนวนค่าสินไหมทดแทน จะต้องแบ่งส่วนระหว่างผู้ขนส่งทั้งหมด ดังกล่าวมาใน (ข) ข้างต้น</p> <p>(มาตรา 37)</p> <p>(ง) ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนหนึ่งเป็น คนมีหนี้สินล้มพันตัว ส่วนของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่ผู้ขนส่งนั้นยังไม่ได้ชำระ จะนำมาแบ่งระหว่างผู้ขนส่งคนอื่นๆ ตามสัดส่วนของค่าขนส่งที่ตนได้รับ</p> <p>(มาตรา 38)</p> |

| การรับขนหลายคน หลายทอด | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|---|--|
| <p>5) กระบวนพิจารณา ข้อเรียกร้องระหว่าง ผู้ขนส่งหลายคน หลายทอด</p> <p>5.1 ผลแห่งคำ พิพากษาที่มีต่อผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้เรียกร้อง</p> <p>5.2 เขตอำนาจศาล</p> | <p>-ไม่ได้บัญญัติไว้</p> <p>-ไม่ได้บัญญัติไว้</p> | <p>-ผู้ขนส่งที่ถูกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 37 และ 38 จะไม่มีสิทธิโต้แย้งความมีผลในการชำระเงินซึ่งผู้ขนส่งที่ยื่นข้อเรียกร้องได้กระทำไป หากจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นได้กำหนดโดยผู้มีอำนาจทางศาล ภายหลังจากผู้ขนส่งคนแรกที่ถูกกล่าวถึงข้างต้น ได้รับหนังสือบอกกล่าวอันควรถึงกระบวนพิจารณาและได้มีโอกาสที่จะต่อสู้คดีในศาลแล้ว</p> <p>(มาตรา 39 วรรคหนึ่ง)</p> <p>-ผู้ขนส่งที่ประสงค์จะใช้สิทธิทางศาลเพื่อเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอาจเรียกร้องต่อศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่มีอำนาจพิจารณาคดีของประเทศซึ่งผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องมีถิ่นที่อยู่ปกติหรือสถานประกอบธุรกิจอันเป็นสำนักงานแห่งใหญ่ หรือสำนักงานสาขา หรือตัวแทนที่ได้ทำสัญญารับขน ผู้ขนส่งทั้งหมดที่เกี่ยวข้องอาจจะตกเป็นจำเลยคดีเดียวกันก็ได้</p> <p>(มาตรา 39 วรรคสอง)</p> |

| การรับขนหลายคน หลายทอด | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|----------------------------|---|
| 5.3 ผลบังคับแห่ง คำพิพากษา | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- บทบัญญัติมาตรา 31 วรรคสามและสี่จะใช้บังคับกับคำพิพากษาที่ได้กระทำตามมาตรา 37 และ 38 ด้วย กล่าวคือ อนุสัญญาได้กำหนดให้นำบทบัญญัติมาตรา 31 วรรคสามและสี่ ซึ่งเป็นการกำหนดให้คำพิพากษาที่มีผลบังคับในประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศหนึ่ง มีผลบังคับในประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศอื่นด้วยนั้น มาใช้บังคับกับคำพิพากษตามมาตรา 37 และ มาตรา 38 ด้วย</p> <p>(มาตรา 39 วรรคสาม)</p> |
| 5.4 อายุความ | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- บทบัญญัติมาตรา 32 จะใช้บังคับกับการเรียกร้องระหว่างผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม อายุความนั้นจะเริ่มนับจากวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดกำหนดค่าสินไหมทดแทนซึ่งจะต้องชำระภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ หรือหากไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวนั้น จะนับจากวันที่ได้ชำระเงินกันจริง</p> <p>(มาตรา 39 วรรคสี่)</p> |
| 6) ความตกลงพิเศษ อื่นๆ ของผู้ขนส่ง หลายคนหลายทอด | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- ผู้ขนส่งทั้งหลายย่อมมีอิสระที่จะทำ ความตกลงระหว่างกันเกี่ยวกับบทบัญญัติ นอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 37 และ 38</p> <p>(มาตรา 40)</p> |

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบ “การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี”
ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับ อนุสัญญา

| การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|--|--|---|
| <p>1) การตั้งข้อสงวนในกรณีของสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกช้า</p> | <p>- เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตน ผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีความสูญหาย เสียหาย หรือไม่อย่างไร หากปรากฏความสูญหาย หรือเสียหาย ผู้รับตราส่งจะต้องบอกกล่าวถึงความสูญหาย หรือเสียหายนั้นไปยังผู้ขนส่ง มิฉะนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นจะสิ้นสุดลง</p> <p>(มาตรา 623)</p> | <p>- ถ้าผู้รับตราส่งรับมอบของไปโดยไม่ตรวจสอบสภาพแห่งของนั้นตามควรแก่กรณีกับผู้ขนส่ง หรือไม่ได้ตั้งข้อสงวนอันระบุดังข้อบ่งชี้ทั่วไปแห่งความสูญหาย หรือเสียหายแก่ผู้ขนส่ง โดยไม่ช้ากว่าเวลาที่ได้รับมอบของในกรณีที่ความสูญหาย หรือเสียหายเป็นที่ประจักษ์ หรือภายในเจ็ดวันนับแต่วันส่งมอบซึ่งไม่นับรวมวันอาทิตย์ และวันหยุดราชการในกรณีที่ความสูญหาย หรือเสียหายนั้นไม่เป็นที่ประจักษ์ ข้อเท็จจริงของการรับมอบของข้างต้น จะถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้รับตราส่งได้รับมอบของไปตามสภาพที่กำหนดไว้ในใบตราส่งในกรณีความสูญหาย หรือเสียหายไม่เป็นที่ประจักษ์ ข้อสงวนที่กล่าวมาข้างต้นจะต้องทำเป็นหนังสือ</p> <p>ถ้าของถูกส่งมอบชกช้า ผู้รับตราส่งก็จะต้องตั้งข้อสงวนในกรณีการส่งมอบของชกช้าเป็นหนังสือ ไปยังผู้ขนส่งภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่เวลาที่ของได้อยู่ในอำนาจจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้รับตราส่ง</p> <p>(มาตรา 30)</p> |

| การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-------------------------------------|--|--|
| 2) เขตอำนาจศาล | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>- ในการดำเนินคดีอันเกิดขึ้นจากการรับขนตามอนุสัญญานี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาล หรือองค์กรชี้ขาดของประเทศภาคี ซึ่งได้กำหนดขึ้นตามข้อตกลงระหว่างคู่สัญญา และนอกจากนี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาล หรือ องค์กรชี้ขาดของประเทศซึ่ง</p> <p>(ก) เป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ หรือที่สาขา หรือตัวแทน การประกอบธุรกิจของจำเลย ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขน หรือ</p> <p>(ข) สถานที่ซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบของ หรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ</p> <p>และจะฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรชี้ขาดอื่นไม่ได้</p> <p>(มาตรา 31)</p> |
| 3) อายุความ | <p>- อายุความในการฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งชั่งซ้ำ มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ส่งมอบ หรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบของ</p> <p>(มาตรา 624)</p> | <p>- อายุความในการฟ้องร้องคดีอันเกิดขึ้นจากการรับขนภายใต้อนุสัญญานี้ มีกำหนดหนึ่งปี เว้นแต่ในกรณีการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือการกระทำผิดซึ่งตามกฎหมายแห่งศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ อายุความจะมี</p> |

| การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี | ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ | อนุสัญญา |
|-------------------------------------|----------------------------|---|
| 4) การพิจารณาคดีโดยอนุญาโตตุลาการ | - ไม่ได้บัญญัติไว้ | <p>กำหนดสามปี โดยอายุความจะเริ่มนับจาก</p> <p>(ก) วันส่งมอบ : ในกรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบช้า</p> <p>(ข) วันที่สามสิบหลังจากที่พ้นกำหนดเวลาอันได้ตกลงกันไว้ หรือวันที่หกสิบนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหากไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ : ในกรณีของสูญหายสิ้นเชิง</p> <p>(ค) วันที่ครบกำหนดเวลาสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขน : ในกรณีอื่นๆ ทั้งหมด</p> <p>วันที่เริ่มนับอายุความนั้น จะไม่นำมารวมไว้ในอายุความดังกล่าว (มาตรา 32 วรรคหนึ่ง)</p> <p>- คู่สัญญาในสัญญารับขนอาจจะกำหนดข้อความให้อำนาจอนุญาโตตุลาการพิจารณาคดีได้ หากข้อความดังกล่าวกำหนดไว้ว่าให้อนุญาโตตุลาการใช้อนุสัญญาฉบับนี้ (มาตรา 33)</p> |

ประวัติผู้วิจัย



นายยุทธพงศ์ ฐิริเสถียร เกิดเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2518 ที่จังหวัดสงขลา จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายจากโรงเรียนมหาชิราวุธ จังหวัดสงขลา เมื่อปีการศึกษา 2534 จากนั้นได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาตรี เมื่อปีการศึกษา 2535 ในคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จนกระทั่งสำเร็จการศึกษาเป็นนิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) เมื่อปีการศึกษา 2538 และสำเร็จการศึกษาเป็นเนติบัณฑิตไทย เมื่อปีการศึกษา 2539 และได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทในคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2540 ปัจจุบันรับราชการในตำแหน่งนิติกร 4 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา