

วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.



นางสาววรพัชรา กอบพิพัฒน์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS
AND LUGGAGE BY ROAD ACT B.E.



Miss Warapatchara Kobpipat

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

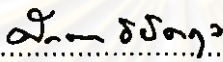
Chulalongkorn University

Academic Year 2010

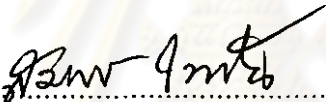
Copyright of Chulalongkorn University


หัวข้อวิทยานิพนธ์	วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและ สัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...
โดย	นางสาววรพัชรา กอบทิพัฒน์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	อาจารย์ ดร. จุฬ่า สุขมานพ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

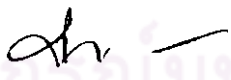

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิตกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์สมพร ไพลิน)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ ดร. จุฬ่า สุขมานพ)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ ดร. ไนทิต เอกจริยกร)

วาทษรา กอบพิพัฒน์ : วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY ROAD ACT B.E.)
 อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ. ชัยนติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม :
 อ. ดร. จุฬิลา สุขมานพ, 287 หน้า.

เนื่องจากได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้น เพื่ออนุวัติการรายละเอียดตามภาคผนวก 5: การข้ามแดนของบุคคลของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งมีที่มาจากอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road A.D.1973) และได้ผ่านความเห็นชอบในหลักการจากคณะรัฐมนตรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังมีบทบัญญัติบางเรื่องที่ไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมสมควรต้องศึกษาและวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ

ผลการศึกษาพบว่า ในเรื่อง "สัมภาระติดตัว" และ "สัมภาระลงทะเบียน" ควรจะต้องมีคำนิยามที่ชัดเจนเพื่อแสดงให้เห็นว่ามีความแตกต่างกันอย่างไรและควรกำหนดให้สัมภาระติดตัวหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วยเพื่อให้เกิดความชัดเจน และในเรื่อง "การบาดเจ็บทางจิตใจ" ก็ควรนิยามศัพท์ดังเช่นในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ดุลพินิจของศาล นอกจากนี้ ในเรื่อง "ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย" ควรกำหนดนิยามศัพท์ให้หมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิหรือการเรียกให้ชำระหรือขอใช้ค่าเสียหาย เพื่อให้การบังคับใช้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งในสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีบุคคลใดมารับ ควรกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงนับแต่ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดตามควรแก่พฤติการณ์ โดยนำไปฝากไว้ ณ สถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม เช่น สำนักงานวางทรัพย์ และในเรื่องอายุความฟ้องคดีควรนำหลักเกณฑ์เรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่ในระหว่างที่มีการเจรจาเรื่องค่าเสียหายมาใช้เพื่อไม่ให้ผู้ขนส่งที่ไม่สุจริตใช้เรื่องอายุความเป็นเทคนิควิธีการต่อสู้คดีทางกฎหมาย

เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เกิดความชัดเจนและบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ผู้เขียนจึงได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขข้างต้นเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติฯ สมบูรณ์ยิ่งขึ้นโดยที่ไม่เป็นการขัดหรือแย้งกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแต่อย่างใด

สาขาวิชา นิติศาสตร์.....
 ปีการศึกษา 2553.....

ลายมือชื่อนิติสด วรพัชรา กอบพิพัฒน์
 ลายมือชื่ออ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
 ลายมือชื่ออ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

5186000734 : MAJOR LAWS

KEYWORDS : DRAFT/INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS/BY ROAD

WARAPATCHARA KOBPIPAT : THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY ROAD ACT B.E. : THESIS ADVISOR : ASST.PROF. CHAYANTI GREIGARN, THESIS CO-ADVISOR : CHULA SUKMANOP,Ph.D., 287 pp.

Draft International Carriage of Passengers and Luggage by Road Act B.E. has been prepared for the implementation of Annex 5 of the Greater Mekong Subregion Cross-border Transport Agreement (GMS Agreement), which was adapted from the Convention on Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973 (CVR). Although the principles of this draft have currently been approved by the Cabinet, after thorough study and review of some points, certain provisions of the draft remain unclear and inappropriate.

The result of the study showed that there should be definitions of "hand luggage" and "registered luggage" in order to show their differences and describe what they actually mean. Moreover, "mental injury" needs to be defined as in Product Liability Act B.E. 2551 so that the judges may exercise their discretion. In addition, "legal expenses" should be elaborated to include any other costs incurred as a result of enforcing the rights or claims for compensation and comply with the intention of the law. Regarding the carrier's liability, the draft should include a provision stating that the carrier's liability for the registered luggage will terminate when the carrier has taken a proper action as to deposit the luggage at a safe and suitable places, such as Deposit of Property Office. For the period of prescription which is rather instantaneous, the rule of interrupted prescription should be introduced and applied when the compensation negotiation has been made for preventing some dishonest carriers, who are willing to raise the period of prescription as litigation tactic.

In summary, in order to make the draft International Carriage of Passengers and Luggage by Road Act B.E. clear and suitable to enforce in accordance with the intention of the drafter, the writer suggested that some provisions should be added and/or amended in order to promote the completeness of the draft as well as the consistency with the GMS Agreement.

Field of Study : Laws
Academic Year : 2010

Student's Signature *War KPT*
Advisor's Signature *Chayanti Greigarn*
Co-Advisor's Signature *Chula Sukmanop*

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้แก่ผู้เขียน รวมทั้งสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำแนะนำและตรวจแก้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีเยี่ยมมาโดยตลอด นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ดร. จุฬาทิ สุขมานพ ที่ได้เสนอแนะให้จัดทำวิทยานิพนธ์หัวข้อนี้และได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมวิทยานิพนธ์ให้แก่ผู้เขียนและได้สละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำปรึกษารวมทั้งจัดหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำวิทยานิพนธ์

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์สมพร ไพสิน ซึ่งได้กรุณาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์และได้กรุณาให้คำแนะนำอันทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ รวมถึงตลอดถึงศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร ซึ่งได้กรุณารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และให้ข้อคิดเห็นและประเด็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา คุณตา และคุณยาย สำหรับแรงสนับสนุนที่มีให้ผู้เขียนตลอดระยะเวลาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ ทำให้ผู้เขียนมีความมุ่งมั่นและไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคจนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จลุล่วงตามความมุ่งหมาย

ผู้เขียนขอขอบคุณเพื่อนๆ ปริณญาโท สำหรับความช่วยเหลือทั้งในเรื่องการเรียนและการจัดทำวิทยานิพนธ์

ท้ายที่สุด หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและเป็นประโยชน์ทางวิชาการประการใด ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตาแต่บิดา มารดา คุณตา คุณยาย ครูอาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่ให้ความกรุณาในการจัดทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขออภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่	
1 บทนำ.....	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	3
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	3
2 ความเป็นมาของการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศและ กฎหมายการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ.....	5
2.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทาง ถนนระหว่างประเทศ.....	5
2.1.1 จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ.....	7
2.1.1.1 จุดผ่านแดนถาวร.....	8
2.1.1.2 จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน.....	11
2.1.2 ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคล.....	11
2.1.2.1 ประเทศไทย-ประเทศพม่า.....	11
2.1.2.2 ประเทศไทย-ประเทศลาว.....	14
2.1.2.3 ประเทศไทย-ประเทศกัมพูชา.....	18

บทที่	หน้า
2.1.3	โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน..... 21
2.1.3.1	โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน.... 21
2.1.3.2	การพัฒนาทางหลวงอาเซียน..... 23
2.2	อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973)..... 26
2.2.1	ความเป็นมาของอนุสัญญา..... 26
2.2.2	ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ..... 28
2.2.3	หน้าที่ของผู้ขนส่ง..... 31
1)	หน้าที่ในการออกเอกสารรับขน..... 31
2)	หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ..... 33
3)	หน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระในนามคนโดยสาร..... 34
4)	หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเลเบียนที่ถือว่าสูญหาย..... 35
2.2.4	ความรับผิดของผู้ขนส่ง..... 36
2.2.4.1	พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด..... 36
2.2.4.2	ประเภทของความเสียหาย..... 37
2.2.4.2.1	ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร..... 37
2.2.4.2.2	ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร..... 38
2.2.4.2.3	ความเสียหายอันเกิดจากการซุกซำในการรับขน..... 40
2.2.5	บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิด..... 40
2.2.6	เหตุยกเว้นความรับผิด..... 42
2.2.6.1	เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป..... 42
2.2.6.2	เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ..... 43
2.2.6.2.1	กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร... 43
2.2.6.2.2	กรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ..... 43
2.2.7	การจำกัดความรับผิด..... 45

บทที่	หน้า
2.2.7.1	กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร..... 46
2.2.7.2	กรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ..... 46
2.2.8	การคำนวณค่าสินไหมทดแทน..... 47
2.2.9	เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด..... 48
2.2.9.1	เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีทั่วไป..... 48
2.2.9.2	เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีเฉพาะ..... 48
2.2.10	ข้อตกลงที่ขัดกับอนุสัญญา..... 49
2.2.11	การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี..... 50
2.2.11.1	เขตอำนาจศาล..... 50
2.2.11.2	อายุความ..... 51
2.3	ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 5: การข้ามแดนของบุคคล (Great Mekong Subregion Cross-Border Agreement Annex 5: Cross-Border Movement of people)..... 53
2.3.1	ความเป็นมาของภาคผนวก 5..... 53
2.3.2	ขอบเขตการบังคับใช้..... 55
2.3.3	สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง..... 58
1)	สิทธิที่จะได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกิน... 58
2)	หน้าที่ในการออกเอกสารรับขน..... 59
3)	หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ..... 61
4)	หน้าที่ในการตั้งข้อสงวน..... 61
5)	หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเบียนที่ถือว่าสูญหาย..... 62
2.3.4	ความรับผิดของผู้ขนส่ง..... 63
2.3.4.1	พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด..... 63
2.3.4.2	ประเภทของความเสียหาย..... 63
2.3.4.2.1	ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร..... 64

บทที่	หน้า
2.3.4.2.2	ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ สัมภาระของคนโดยสาร..... 65
2.3.4.2.3	ความเสียหายที่เกิดจากการซุกซำในการ รับขน..... 67
2.3.5	บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ..... 68
2.3.6	เหตุยกเว้นความรับผิดชอบ..... 69
2.3.7	การจำกัดความรับผิดชอบ..... 69
2.3.7.1	กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร..... 70
2.3.7.2	กรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ..... 71
2.3.7.2.1	กรณีสัมภาระลงทะเบียน..... 70
2.3.7.2.2	กรณีสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัว..... 71
2.3.7.3	กรณีความเสียหายเกิดจากการซุกซำในการรับขน..... 71
2.3.8	การคำนวณค่าสินไหมทดแทน..... 72
2.3.9	เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ..... 73
2.3.10	ข้อตกลงที่ขัดกับภาคผนวก 5..... 74
2.3.11	การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี..... 74
2.3.11.1	เขตอำนาจศาล..... 75
2.3.11.2	อายุความ..... 75
2.3.12	การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา..... 76
3	วิเคราะห์กฎหมายการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศใน ประเทศไทยและร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ. 77
3.1	กฎหมายที่นำมาใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน..... 77
3.1.1	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน..... 83
3.1.1.1	ขอบเขตการบังคับใช้..... 85
3.1.1.2	สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง..... 87
1)	สิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด... 87

บทที่	หน้า
2) หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทาง..	88
3) หน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง.....	88
3.1.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	88
3.1.1.3.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิดชอบ.....	89
3.1.1.3.2 ประเภทของความรับผิดชอบ.....	89
1) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร...	90
2) ความเสียหายอันเกิดแก่เครื่องเดินทาง...	90
3) ความเสียหายที่เกิดจากความซุกซำ.....	92
3.1.1.4 เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย.....	93
1) กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร.....	93
2) กรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง.....	94
3) กรณีความเสียหายที่เกิดจากการซุกซำในการรับขน	95
3.1.1.5 ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ.....	95
3.1.1.6 อายุความ.....	96
3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด.....	97
3.1.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	98
3.1.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง.....	98
3.1.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	99
3.1.2.3.1 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร...	99
3.1.2.3.2 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง..	108
3.1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	109
3.1.3.1 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น.....	110
3.1.3.2 ผู้ที่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น.....	110
3.1.3.3 จำนวนค่าใช้จ่ายเบื้องต้น.....	111
3.2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่าง	
ประเทศ พ.ศ.	114
3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้.....	114
3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	127

บทที่	หน้า
1) สิทธิในการได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่มีน้ำหนักเกิน.....	127
2) หน้าที่ในการออกเอกสารการรับขน.....	128
3) หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ.....	132
4) หน้าที่ในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร.....	133
3.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	135
3.2.3.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด.....	139
3.2.3.2 ประเภทของความเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด.....	140
3.2.3.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร.....	140
3.2.3.2.2 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระลงทะเลเปื้อน.....	153
3.2.3.2.3 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระติดตัว.....	157
3.2.3.2.4 ความเสียหายจากการล่าช้า.....	161
3.2.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้อื่น.....	162
1) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง.....	163
2) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของตัวแทน.....	165
3) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้รับจ้างช่วง.....	166
3.2.5 เหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	168
3.2.6 การจำกัดความรับผิด.....	174
3.2.6.1 การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย.....	176
1) กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร.....	177
2) กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดแก่สัมภาระ....	177
3) กรณีความเสียหายเกิดจากการล่าช้าในการรับขน.	178
3.2.6.2 การจำกัดความรับผิดโดยความตกลง.....	179
3.2.7 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน.....	179
3.2.8 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด.....	184
3.2.9 ข้อตกลงที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	187
3.2.10 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี.....	189

บทที่	หน้า
3.2.10.1	การเรียกร้องต่อผู้ขนส่งในมูลสัญญาและมูลละเมิด.... 190
3.2.10.2	เขตอำนาจศาลและกฎหมายที่ใช้บังคับ..... 192
3.2.10.3	อายุความ..... 201
3.2.10.4	การมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา..... 205
4	บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... 206
4.1	บทสรุป..... 206
4.2	ข้อเสนอแนะ..... 213
	รายการอ้างอิง..... 217
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก.	ตารางเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขน คนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 ภาคผนวก 5 การขนส่ง คนโดยสารข้ามแดน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน และร่าง พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 222
ภาคผนวก ข.	Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973..... 250
ภาคผนวก ค.	Great Mekong Subregion Cross-Border Agreement Annex 5: Cross-Border Movement of people..... 263
ภาคผนวก ง.	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ. 277
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์..... 287

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การรับขนทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมาตั้งแต่อดีตสำหรับการเดินทางไปยังสถานที่ไม่ห่างไกลมากนัก เพราะด้วยคุณสมบัติของการขนส่งประเภทนี้ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยและไม่ยุ่งยาก จากอดีตที่เริ่มต้นสร้างถนนเนื่องจากชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทยได้เข้าชื่อเรียกกรองให้มีสถานที่ที่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ กอปรกับพระราชประสงค์ของรัชกาลที่ 4 ที่ต้องการขยายบ้านเมืองให้ทัดเทียมนานาอารยประเทศ จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนเลียบริมน้ำเจ้าพระยาขึ้นและพระราชทานชื่อว่า “ถนนเจริญกรุง” กระทั่งปัจจุบันการเดินทางทางถนนได้พัฒนาจากภายในประเทศเป็นการเดินทางระหว่างประเทศอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การพัฒนาทางเศรษฐกิจรวมถึงนโยบายการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวทำให้การค้าบริการและการทำธุรกิจข้ามพรมแดนมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นประชาชนของประเทศที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกันจึงมีการเดินทางเข้าออกระหว่างกันทำให้ต้องมีการวางแผนพัฒนาการรับขนทางถนนเพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวดังกล่าว ประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีพรมแดนติดต่อกันซึ่งรวมถึงประเทศไทยจึงได้มีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่เน้นการพัฒนาเส้นทางทางขนส่งทางถนนเป็นหลักเพื่อให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เพื่อเป็นการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดนและส่งเสริมธุรกิจบริการขนส่งระหว่างประเทศจึงได้ทำความตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement)^{*} ที่มีภาคผนวกจำนวน 17 ภาคผนวก และพิธีสารจำนวน

^{*} ผู้เขียนขอเรียกว่า “ความตกลง GMS”

3 พิธีสาร เพื่อให้ประเทศที่เป็นภาคีนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเพื่อให้กฎหมายของแต่ละประเทศมีความสอดคล้องกัน

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลง GMS จึงมีพันธกรณีในการให้สัตยาบันภาคผนวก 5 เรื่องการข้ามแดนของบุคคล (Annex 5: Cross Border Movement of People) โดยภาคผนวก 5 แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันในส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 4 แล้ว สำหรับส่วนที่ 5 ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและส่วนที่ 6 ซึ่งเป็นข้อบทสุดท้าย อยู่ในระหว่างการดำเนินการให้สัตยาบัน ดังนั้น เพื่ออนุวัติการรายละเอียดในทางปฏิบัติของการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกันซึ่งเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่ง คนโดยสารและบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ จึงมีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งจะถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรกของประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. อยู่ระหว่างการพิจารณาจึงยังไม่มีผลบังคับใช้ จึงสมควรที่จะศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติต่างๆ ในร่างพระราชบัญญัติ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและบังคับใช้ได้เป็นอย่างดีรวมทั้งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับนี้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อรองรับการอนุวัติการตามภาคผนวก 5 เรื่องการขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดนของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามพรมแดน ระหว่างกัมพูชา จีน ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม เพื่อที่จะนำมาใช้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรกของไทย ดังนั้นเพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าจะไม่มีปัญหาเกิดขึ้นจากการบังคับใช้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมีความมุ่งหมายที่จะวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงให้เหมาะสม ตลอดจนทำให้ความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยร่างพระราชบัญญัติฯ ที่นำมาวิเคราะห์นี้เป็นฉบับที่ได้มีการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามหลักการ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงแนวทางของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ตลอดจนทำการศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ซึ่งเป็นร่างพระราชบัญญัติของกระทรวงคมนาคมที่ได้มีการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีฉบับนี้มีความเหมาะสมกับประเทศไทยหรือไม่ และมีข้อบกพร่องเรื่องใด โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) ภาคผนวก 5 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีผลบังคับใช้จริง

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

ตามที่ได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. แต่ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวยังมีความไม่ชัดเจนหรือมีความไม่เหมาะสมบางประการ สมควรที่จะต้องศึกษาและวิเคราะห์ห้บทบัญญัติต่างๆ ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อให้เกิดความชัดเจนและบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

วิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือ ทำการศึกษาจากตัวบทกฎหมายต่างๆ ร่างกฎหมาย หนังสือคำอธิบายกฎหมาย ตำรา บทความในวารสาร วิทยานิพนธ์ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีเนื้อหาและสาระสำคัญที่มีความเหมาะสม ถูกต้อง หรือมีข้อที่ควรปรับปรุงแก้ไขประการใด

2. เพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจตัวบทที่คลาดเคลื่อน
3. เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายที่อาจเกิดขึ้น
4. เพื่อนำเสนอข้อคิดเห็นจากผลการศึกษาและวิเคราะห์ต่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาร่างกฎหมายอย่างเหมาะสมต่อไป
5. เพื่อสร้างองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพให้กับนิสิต นักศึกษา ประชาชน ผู้สนใจทั่วไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

ความเป็นมาของการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

และกฎหมายการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

2.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

การขนส่งทางถนนอาจถือได้ว่าเป็นวิธีการขนส่งและการเดินทางที่เก่าแก่ที่สุด โดยมีวิวัฒนาการมาตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ จากการที่มนุษย์เรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มและเริ่มออกเดินทางเพื่อแสวงหาอาหารและที่พักอาศัย โดยวิธีการขนส่งในยุคก่อนประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่คือการเดินและหากจำเป็นก็จะใช้วิธีการว่ายน้ำ ต่อมามนุษย์ก็เริ่มเรียนรู้ที่จะใช้สัตว์ในการเดินทาง และบรรทุกข้าวของเครื่องใช้ จนเมื่อประมาณ 5,000 ปีก่อนคริสตกาลในยุคเมโสโปเตเมียเกิดการพัฒนากการขนส่งจากการใช้สัตว์เป็นพาหนะในการบรรทุกได้พัฒนาต่อมาเป็นการใช้เครื่องลากที่มีล้อ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญสำหรับการเดินทางและการขนส่ง และภายหลังจากที่มีการประดิษฐ์เครื่องลากที่มีล้อก็มีการสร้างถนนขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกเนื่องจากเครื่องลากที่มีล้อจะใช้การได้ดีบนทางที่เป็นถนน

การขนส่งทางถนนก่อให้เกิดการปฏิวัติครั้งใหญ่ กล่าวคือ จากการที่ในยุคโรมันได้มีการสร้างถนนเป็นครั้งแรกเพื่อให้กองทัพสามารถเคลื่อนทัพได้อย่างรวดเร็วเพราะจากเดิมที่สภาพพื้นดินเปียกและมีน้ำขังทำให้การเคลื่อนทัพเป็นไปอย่างยากลำบากและทำให้ไปถึงยังจุดหมายช้ากว่าที่ควร หลังจากนั้นมีการสร้างถนนขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อรองรับการขยายตัวของ การขนส่งทางถนนก็มีการพัฒนาการที่มนุษย์ต้องการความเร็วในการเดินทาง มนุษย์จึงประดิษฐ์เครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่ๆ ที่จะเพิ่มความเร็วในการเดินทางบนถนน ทำให้เกิดจักรยาน รถม้า รถยนต์ และเครื่องกลต่างๆ ที่ใช้เครื่องยนต์ อย่างไรก็ตาม การขนส่งยังคงใช้เวลานานและมีค่าใช้จ่ายที่สูงจนกระทั่งในช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม ภายหลังจากการปฏิวัติดังกล่าวการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปโดยสิ้นเชิง การประดิษฐ์เครื่องยนต์ในช่วงเวลานี้ที่ใช้ไอน้ำและเชื้อเพลิงนำไปสู่การประดิษฐ์ยานพาหนะต่างๆ ที่มีความสามารถและความเร็วที่ต่างไปทำให้ทุกวันนี้มนุษย์มีรถยนต์ รถบรรทุก

รถประจำทาง จักรยาน และเครื่องยนต์จำนวนมากที่ช่วยให้การเดินทางและการขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับประเทศไทย ในอดีตประเทศไทยและคนไทยได้ใช้การขนส่งทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก ส่วนการขนส่งทางบกได้มีการสร้างถนนหรือทางทดลองในลักษณะเกวียนหรือล้อมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีไม่ปรากฏว่ามี การสร้างถนนหรือทางหลวงเนื่องจากใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคม จนกระทั่งสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีการริเริ่มสร้างถนนสายแรกขึ้นในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมากโดยเฉพาะชาวยุโรปที่เคยชินกับการขี่ม้า ซึ่งรถที่ขึงได้เข้าชื่อเรียกกร้องให้มีสถานที่ขี่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ กอปรกับพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 ที่ต้องการขยายบ้านเมืองให้ทัดเทียมนานาอารยประเทศ ในปี 2404 จึงโปรดฯ ให้สร้างถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นและพระราชทานชื่อว่า “ถนนเจริญกรุง”¹ เป็นสายแรก ยาว 8,575 เมตร ต่อมาในปี 2406 ก็ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนอีก 2 สายคือ ถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร¹ และในเวลาต่อมาก็ได้มีการสร้างถนนหนทางเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สำหรับการสร้างถนนในต่างจังหวัดนั้น รัชกาลที่ 4 ได้โปรดเกล้าฯ เมื่อปี 2405 ให้จัดสร้างทางหลวงจากเมืองสงขลาไปต่อพรมแดนเมืองไทรบุรี และต่อมาก่อสร้างทางในต่างจังหวัดก็มักสร้างขึ้นในสมัยที่พระองค์เสด็จพระราชดำเนินไปดูแลทุกข์สุขของประชาชนตามหัวเมืองต่างๆ หลังจากนั้นก็ได้มีการก่อสร้างถนนหนทางมากขึ้นเป็นลำดับ เมื่อถนนได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นจนสามารถครอบคลุมพื้นที่ในทุกส่วนของภูมิภาคได้ทั่วถึง จึงทำให้การขนส่งมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น สามารถไปถึงที่หมายได้อย่างทั่วถึงรวดเร็ว ใช้ได้ทุกฤดูกาล และยังสามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยสะดวกและรวดเร็ว จากสาเหตุนี้เองจึงทำให้การขนส่งทางถนนได้รับความนิยมอย่างมาก

ปัจจุบันประเทศไทยได้นำระบบการขนส่งรูปแบบต่างๆ มาใช้ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบด้วยคือ คือ

1. การขนส่งทางถนน (Road Transportation)
2. การขนส่งทางรถไฟ (Railway Transportation)
3. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

¹ ประทุมพร วัชรเสถียร. ฉันรักกรุงเทพฯ ตอน เลาะเลียบบถนนเจริญกรุง. สำนักพิมพ์แพรว, <http://www.muangboranjournal.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2417>.

4. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

อย่างไรก็ตาม แม้ปัจจุบันประเทศไทยจะมีการขนส่งที่หลากหลายรูปแบบ แต่การขนส่งทางถนนก็ยังคงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีข้อได้เปรียบการขนส่งทางอื่นหลายประการ เช่น ค่าเดินทางที่ต่ำกว่าและไม่ยุ่งยากเหมือนการขนส่งทางอากาศ และรวดเร็วกว่าการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ เป็นต้น

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการขนส่งทางถนนที่แต่เดิมนั้นมีการสร้างถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ชาวต่างชาติโดยเฉพาะชาวยุโรปที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทย ได้กลายมาเป็นรูปแบบการคมนาคมหลักของประเทศไทยเนื่องจากสามารถเชื่อมโยงดินแดนภายในประเทศได้อย่างทั่วถึงและยังสามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว การขนส่งทางถนนภายในประเทศจึงพัฒนาไปเป็นการขนส่งระหว่างประเทศทำให้การค้า การบริการ และการทำธุรกิจข้ามพรมแดนเกิดการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เกิดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ

2.1.1 จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ

ประเทศไทยถือว่ามีข้อได้เปรียบในด้านการขนส่งทางถนน เพราะมีข้อได้เปรียบในเรื่องตำแหน่งเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ คือ ทางทิศเหนือติดต่อกับประเทศพม่าและประเทศลาว ทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศพม่า ทิศตะวันออกติดต่อกับประเทศลาวและประเทศกัมพูชา และทิศใต้ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย โดยประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศพม่าเป็นระยะทางยาวที่สุด คือ 2,400 กิโลเมตร ซึ่งมีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 10 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและระนอง รองลงมา คือ ประเทศลาว ระยะทาง 1,810 กิโลเมตร โดยมีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 12 จังหวัด ได้แก่ บึงกาฬ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี นครพนม เลย น่าน พะเยา อุดรดิษฐ์ เชียงราย พิชณุโลก และอำนาจเจริญ ประเทศกัมพูชา ระยะทาง 725 กิโลเมตร เริ่มจากช่องบกไปจนถึงจังหวัดตราด โดยมีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 7 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด และประเทศมาเลเซีย ระยะทาง 647 กิโลเมตร โดยมีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส นอกจากนี้ ในการขนส่งสินค้ายังสามารถเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ทางด้านเหนือและเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีกด้วย ซึ่งการขนส่งผ่านแดนนั้นจะทำการขนส่งผ่านจุดผ่าน

แดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยแบ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน โดยมีรายละเอียดดังนี้²

2.1.1.1 จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point/International Check Point)

จุดผ่านแดนถาวรเป็นจุดผ่านแดนที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันประกาศให้มีการสัญจรไปมา ทั้งบุคคล สิ่งของ และยานพาหนะ โดยทั่วไปแล้วจุดผ่านแดนถาวรจะมีการดำเนินงานเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่นๆ ในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยจะเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 30 จุด ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 : จุดผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทย-ประเทศพม่า มีจุดผ่านแดนถาวร 4 จุด*	
ฝั่งไทย	ฝั่งพม่า
(1) ด้านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน
(2) ด้านอำเภอแม่สลด จังหวัดตาก	เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง
(3) ด้านอำเภอเมือง จังหวัดระนอง	เมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี
(4) ด้านสิงขร อำเภอคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	เมืองมะริด ภาคตะนาวศรี

² สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไทย. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: http://www.thaitrucknavigator.org/truck/thaitrucknavigator/trucknavigator/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=52&Itemid=106 (2553, สิงหาคม)

* จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีแผนในการเปิดด่านถาวรช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม โดยเปิดเส้นทางการค้าชายแดนใหม่ ระหว่างแม่ฮ่องสอน-เนปาล และแม่ฮ่องสอน-ทันทเว

ประเทศไทย-ประเทศลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 13 จุด (รวมด่านสากล* 5 ด่าน)	
ฝั่งไทย	ฝั่งลาว
(1) ด่าน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	เมืองต้นฝั้ง แขวงบ่อแก้ว
(2) ด่าน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด่านสากล)
(3) ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน	บ.น้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี
(4) ด่านปากห้วย อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี
(5) ด่านอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์
(6) ด่านคกไผ่ อำเภอปากชม จังหวัดเลย	บ.วัง เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์
(7) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย	บ.ดงพูน เมืองหาดทรายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์
(8) ด่านท่าเสาดีจ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย	ท่าเตือ กำแพงนครเวียงจันทน์
(9) ด่านบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (ด่านสากล)
(10) ด่านอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ด่านสากล)
(11) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร	เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต (ด่านสากล)
(12) ด่าน บ.ปากแซง กิ่งอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี	บ.ปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน
(13) ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร	บ.วังเต่า แขวงจำปาสัก (ด่านสากล)

* โดยปกติ บุคคลจากประเทศที่สาม (เช่น นักท่องเที่ยวต่างชาติ) สามารถเดินทางเข้า-ออกทางจุดผ่านแดนถาวรได้โดยใช้หนังสือเดินทาง แต่ในกรณีจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาว ทางฝ่ายลาวประกาศให้มีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 5 แห่งเท่านั้น ที่อนุญาตให้บุคคลจากประเทศที่สามสามารถเดินทางเข้า-ออกลาวได้จึงเรียกชื่อเพื่อให้แตกต่างจากจุดผ่านแดนถาวรจุดอื่นๆ ว่าเป็น “ด่านสากล”

ประเทศไทย-ประเทศกัมพูชา มีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด*	
ฝั่งไทย	ฝั่งกัมพูชา
(1) ด้านช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ	ช่องสะง่า อำเภออัลลองเวง
(2) ด้านช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์	โอร็เสม็ด
(3) ด้าน บ.คลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว	ปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย
(4) ด้าน บ.แหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี	บ.ตวง จังหวัดพระตะบอง
(5) ด้าน บ.ผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี	เมืองพรม กรุงไพลิน จังหวัดพระตะบอง
(6) ด้าน บ.หาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด	จามเยียม จังหวัดเกาะกง

ประเทศไทย-ประเทศมาเลเซีย มีจุดผ่านแดนถาวร 7 จุด	
ฝั่งไทย	ฝั่งมาเลเซีย
(1) ด้านตากใบ อำเภอตากใบ(ท่าเรือ) จังหวัดนราธิวาส	ด้านเบ็งกอลันกูโบ รัฐกลันตัน
(2) ด้านสุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส	ด้านรันตูป็นจิง รัฐกลันตัน
(3) ด้านบูกีตะตา อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส	ด้านบูกิต บุนงา รัฐกลันตัน
(3) ด้านเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา	ด้านบูกิตปีอราปิด
(4) ด้านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	ด้านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์
(5) ด้านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา	ด้านปาดังเบซาร์ รัฐเปอรลิส
(6) ด้านวังประจัน อำเภอควนโดน จังหวัดสตูล	ด้านวังเกลียน รัฐเปอรลิส
(7) ด้านสตูล (ท่าเรือ) อำเภอเมือง จังหวัดสตูล	ท่าเรือกัวลาเปอรลิส รัฐเปอรลิส

* จังหวัดสระแก้วมีแผนในการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านเขาดินและจุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อขยายการส่งสินค้าเพิ่มมูลค่าส่งออก และลดความแออัดของจุดผ่านแดนถาวรคลองลึก ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการส่งรายงานไปยังกระทรวงมหาดไทย และรอความเห็นจากฝั่งประเทศกัมพูชา ก่อนที่ทั้งสองประเทศจะลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกัน

2.1.1.2 จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน

จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point) เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงและความปลอดภัย เช่น การส่งผู้อพยพกลับประเทศ การส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์ระหว่างประเทศ เป็นต้น เมื่อครบกำหนด เวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ

ส่วนจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า (Check Point for Border Trade) มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่นเพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดและต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อนด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะมีจุดผ่านแดนติดต่อกับประเทศต่างๆ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น แต่ในการผ่านแดนนั้นก็จะมีกฎเกณฑ์ต่างๆ เพิ่มเติม ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันมีกฎระเบียบหรือข้อบังคับที่สอดคล้องกันอันจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ประเทศไทยจึงได้ทำ ความตกลงเกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลไว้ ดังนี้

2.1.2 ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคล

ประเทศไทยได้ทำความตกลงทวิภาคีกับประเทศพม่า ประเทศลาว และประเทศกัมพูชาเกี่ยวกับการสัญจรข้ามแดนระหว่างกันไว้ ดังนี้

2.1.2.1 ประเทศไทย-ประเทศพม่า

ประเทศไทยและประเทศพม่าได้ทำความตกลงว่าระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง (AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF MYANMAR ON BORDER CROSSING BETWEEN

THE TWO COUNTRIES)⁴ ณ กรุงย่างกุ้ง เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2540 (ผู้เขียนขอเรียกว่า “ความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า” หรือ “ความตกลง”) โดยมีความมุ่งหมายเพื่อกระชับความสัมพันธ์บนพื้นฐานแห่งการปฏิบัติต่างตอบแทนโดยการอำนวยความสะดวกในการเดินทางบริเวณพื้นที่ชายแดน

1) ขอบเขตของความตกลงข้ามแดน⁵

(1) ขอบเขตด้านบุคคล บุคคลที่จะอยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า คือ ประชาชนของทั้งสองประเทศ และประชาชนของประเทศที่สามที่เดินทางเข้าไปยังพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยหรือประเทศพม่า

(2) ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนนี้คือพื้นที่ชายแดนของทั้งสองประเทศ ทั้งทางบก ทางทะเลหรือทางอากาศ ณ จุดผ่านแดนที่ได้รับอนุญาต ทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่านแดนชั่วคราว (ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1.1)

2) เอกสารการผ่านแดน

เอกสารที่ใช้ในการผ่านแดนภายใต้ความตกลงนี้ คือ บัตรผ่านแดนที่ออกโดยเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ บัตรผ่านแดนและบัตรผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งมีหลักเกณฑ์การออกดังนี้

(1) บัตรผ่านแดน เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชายแดนเป็นการถาวร

(2) บัตรผ่านแดนชั่วคราว เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยนอกพื้นที่ชายแดน

อย่างไรก็ตาม การเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนโดยถือบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวต้องเป็นการเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในการเยี่ยมญาติ การท่องเที่ยว ราชการ

⁴ กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง. [ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา: <http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1922&fname=.TIF> (2552, กันยายน)

⁵ ข้อ 1 ของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า

* พื้นที่ชายแดนไทย ได้แก่ จุดผ่านแดนแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก อำเภอแม่สาย จุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี อำเภอแม่สอด จุดผ่านแดนระนอง-เกาะสอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

พื้นที่ชายแดนพม่า ได้แก่ จุดผ่านแดนท่าขี้เหล็ก-แม่สาย อำเภอเขตเมืองท่าขี้เหล็ก จุดผ่านแดนเมียวดี-แม่สอด เมืองเมียวดี จุดผ่านแดนเกาะสอง-ระนอง เขตเมืองเกาะสอง

ธุรกิจ การกีฬา เข้าร่วมการสัมมนา การพบปะหารือหรือการประชุม และกรณีอื่นๆ ตามที่มีการตกลงกันภายหลัง⁷

สำหรับรายการที่ต้องมีในบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ข้อ 5 ได้กำหนดให้บัตรผ่านแดนต้องระบุ ชื่อ ชื่อบิดา เพศ เลขที่บัตรประจำตัว หรือเลขที่ของบัตรแสดงถิ่นที่อยู่ หรือเลขที่สูติบัตร วันเดือนปีเกิด อาชีพ สัญชาติ ส่วนสูง สถานที่เกิด ที่อยู่ ตำนานรูปพรรณที่เห็นได้ รูปถ่ายและลายมือชื่อหรือรอยพิมพ์นิ้วหัวแม่มือขวา แต่หากบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นได้รวมชื่อบุตรไว้ด้วย* จะต้องมีการละเอียดของบุตรเพิ่มเติมซึ่งได้แก่ ชื่อ ชื่อบิดา เพศ วันเดือนปีเกิด และรูปถ่าย ทั้งนี้ หากเป็นบัตรผ่านแดนและบัตรผ่านแดนชั่วคราวของไทยรายละเอียดดังกล่าวต้องเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ หากเป็นบัตรผ่านแดนของพม่ารายละเอียดต่างๆ ต้องเป็นภาษาพม่าและภาษาอังกฤษ

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิประเทศไทยและประเทศพม่าที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นออกโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติของความตกลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตามกฎหมายภายในของประเทศตน ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิเสธการเข้าเมืองของบุคคลใดให้ประทับตราคำว่า “การเข้าเมืองถูกปฏิเสธ” (ENTRY REFUSED) ไว้ที่บัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวด้วย

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอกอาณาเขตของตนได้ และประเทศที่ออกบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวต้องรับตัวบุคคลนั้นเข้าไปในดินแดนโดยพลันดังที่กำหนดไว้ในข้อ 11

(3) สิทธิในการระงับการเดินทางเข้าเป็นการชั่วคราวตามข้อ 12 กล่าวคือ เมื่อมีเหตุด้านความมั่นคง ทั้งสองประเทศมีสิทธิในการระงับการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนของประเทศตนเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องแจ้งให้อีกฝ่ายนำทราบล่วงหน้าด้วย

⁷ ข้อ 3 ของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า

* ในการยื่นคำขอออกบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ผู้ขออาจรวมชื่อบุตรของตนที่มีอายุไม่เกิน 12 ปี และจะเดินทางไปพร้อมกับตนไว้ในบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดียวกันได้

4) ผลบังคับใช้ของบัตรผ่านแดน⁸

บัตรผ่านแดนจะมีอายุใช้ได้ไม่เกิน 2 ปี นับจากวันออกบัตรและสามารถต่ออายุเป็นระยะเวลาครั้งละไม่เกิน 2 ปี โดยผู้ถือบัตรนี้สามารถเข้าและออกได้ ณ จุดผ่านแดนที่อนุญาตได้หลายครั้ง แต่หากเป็นบัตรผ่านแดนชั่วคราวจะมีอายุใช้ได้สำหรับการเดินทางเข้าและออก ณ จุดผ่านแดนได้เพียงครั้งเดียวเท่านั้น นอกจากนี้ ผู้ถือบัตรผ่านแดนและผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวจะได้รับอนุญาตให้เข้าออก ณ จุดผ่านแดนที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นและเดินทางได้ในพื้นที่ชายแดนเท่านั้น หากเดินทางออกนอกเขตพื้นที่ดังกล่าวจะต้องได้รับโทษตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับตรวจคนเข้าเมืองที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศนั้น

ส่วนของระยะเวลาในการพำนักนั้น ข้อ 7 ของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า ได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

(1) ผู้ถือบัตรผ่านแดนจะได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ในพื้นที่ชายแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละไม่เกิน 2 สัปดาห์

(2) ผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ในพื้นที่ชายแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละไม่เกิน 1 สัปดาห์

อย่างไรก็ตาม หากเป็นการข้ามแดนโดยใช้หนังสือเดินทาง (Passport) สามารถเข้า-ออก และพำนักได้ไม่เกิน 4 สัปดาห์

5) การระงับข้อพิพาท⁹

ให้ระงับข้อแตกต่างหรือข้อพิพาทใดๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามความตกลงอย่างฉันมิตรด้วยการปรึกษาหารือหรือการเจรจาหารือกัน

ปัจจุบันนี้ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยคงมีเพียงประเทศพม่าเท่านั้นที่จำเป็นต้องลงตราหรือใช้วีซ่าในการเดินทางเข้าประเทศ

2.1.2.2 ประเทศไทย-ประเทศลาว

ประเทศไทยและประเทศลาวได้ทำความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว¹⁰ ณ นคร

⁸ ข้อ 6 ของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า

⁹ ข้อ 14 ของความตกลงข้ามแดนไทย-พม่า

เวียงจันทน์ เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2540 (ผู้เขียนขอเรียกว่า “ความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว” หรือ “ความตกลง”) โดยมีความมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ฉันมิตรและความร่วมมือระหว่างกัน บทพื้นฐานของการเคารพเอกราช อธิปไตย ความเสมอภาค และอำนวยความสะดวกในการเข้าเมือง ของประชาชนของทั้งสองประเทศที่อาศัยอยู่พื้นที่ชายแดน

1) ขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว¹¹

(1) ขอบเขตด้านบุคคล บุคคลที่จะอยู่ในขอบเขตของความตกลงคือประชาชนของประเทศไทยและประเทศลาวที่เดินทางเข้าไปยังพื้นที่ชายแดนของอีกฝ่ายหนึ่ง

(2) ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนนี้คือพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และพื้นที่ชายแดนของประเทศลาว ** ทั้งทางบก ทางน้ำ ผ่านจุดผ่านแดนที่ได้รับอนุญาตทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่านแดนชั่วคราว (ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1.1)

2) เอกสารการผ่านแดน

เอกสารที่ใช้ในการผ่านแดนภายใต้ความตกลงนี้ คือ บัตรผ่านแดนที่ออกโดยเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ บัตรผ่านแดนและบัตรผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งมีหลักเกณฑ์การออกดังนี้

(1) บัตรผ่านแดน เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชายแดนเป็นการถาวร

(2) บัตรผ่านแดนชั่วคราว เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยนอกพื้นที่ชายแดน

อย่างไรก็ตาม การเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนโดยถือบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวต้องเป็นการเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในการเยี่ยมญาติ การท่องเที่ยว ราชการ

¹⁰ กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. [ออนไลน์]. 2540.แหล่งที่มา: <http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1937&fname=.TIF> (2552, กันยายน)

¹¹ ข้อ 1 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว

* พื้นที่ชายแดนไทย ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย

** พื้นที่ชายแดนลาว ได้แก่ แขวงบอลิคำไซ แขวงไชยบุรี แขวงเวียงจันทน์ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก

ธุรกิจ การลงทุน การกีฬา เข้าร่วมการสัมมนา สื่อมวลชน และกรณีอื่นๆ ตามที่มีการตกลงกัน ภายหลัง¹²

สำหรับรายการที่ต้องมีในบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ข้อ 5 ได้กำหนดให้ บัตรผ่านแดนต้องระบุ ชื่อและนามสกุล วันเดือนปีเกิด เพศ เลขที่บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตร ประจำตัว หรือเลขที่บัตรสุทธิภิกษุ สามเณร ส่วนสูง สถานที่เกิด ที่อยู่ ตำหนิ รูปพรรณ รูปถ่ายและ ลายมือชื่อหรือลายพิมพ์นิ้วมือ แต่หากบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นได้รวมชื่อบุตรไว้ ด้วย* จะต้องมีรายละเอียดของบุตรเพิ่มเติมซึ่งได้แก่ ชื่อและนามสกุล เพศ วันเดือนปีเกิด เพศ และ รูปถ่าย ทั้งนี้ หากเป็นบัตรผ่านแดนของไทยรายละเอียดดังกล่าวต้องเป็นภาษาไทย หากเป็นบัตร ผ่านแดนของลาวรายละเอียดต่างๆ ต้องเป็นภาษาลาว แต่ในส่วนชื่อและนามสกุลให้เขียนเป็น อักษรโรมันกำกับด้วย

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิทั้งสองประเทศที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่าน แแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่ เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นออกโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติของความตก ลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ทั้งนี้ เมื่อจำ หน้าที่ปฏิเสธการเข้าเมืองของบุคคลใดให้ประทับตราคำว่า “ห้ามเข้าเมือง ENTRY REFUSED” ไว้ ที่บัตรผ่านแดนด้วย

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวกระทำการใดๆ อันเป็น การละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการ ละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอก อาณาเขตของตนได้ และหากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวที่จะถูกส่งตัวกลับ ได้ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายของประเทศที่บุคคลดังกล่าวเดินทางเข้ามาแล้วและคดีถึงที่สุดแล้ว ประเทศที่ออกบัตรผ่านแดนต้องรับตัวบุคคลนั้นเข้าไปในดินแดนโดยพลันดังที่กำหนดไว้ในข้อ 11

(3) สิทธิในการระงับการเดินทางเข้าเป็นการชั่วคราวตามข้อ 12 กล่าวคือ เมื่อมี เหตุด้านความมั่นคง ภัยธรรมชาติและโรคระบาดข้อ 12 ของความตกลงจึงให้สิทธิทั้งสองประเทศ

¹² ข้อ 3 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว

* ในการยื่นคำขอออกบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ผู้ขออาจรวมชื่อบุตรของตนที่มีอายุไม่ เกิน 12 ปี และจะเดินทางไปพร้อมกับตนไว้ในบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดียวกันได้

ในการระงับการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนของประเทศตนเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหน้าทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน

4) ผลบังคับใช้ของบัตรผ่านแดน¹³

บัตรผ่านแดนจะมีอายุใช้ได้ไม่เกิน 1 ปี นับจากวันออกบัตรและสามารถต่ออายุได้อีกครั้งหนึ่งเป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี โดยผู้ถือบัตรนี้สามารถเข้าและออกได้ ณ จุดผ่านแดนที่อนุญาตได้หลายครั้ง แต่หากเป็นบัตรผ่านแดนชั่วคราวจะมีอายุใช้ได้สำหรับการเดินทางเข้าและออก ณ จุดผ่านแดนได้เพียงครั้งเดียวเท่านั้น นอกจากนี้ ผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวจะได้รับอนุญาตให้เข้าออก ณ จุดผ่านแดนที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นและเมื่อเดินทางเข้ามา ณ จุดผ่านแดนใดก็ต้องเดินทางออก ณ จุดผ่านแดนเดียวกันนั้น ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวสามารถเดินทางได้แค่ในเขตพื้นที่ชายแดนตามที่กำหนดไว้เท่านั้น หากเดินทางออกนอกเขตพื้นที่ดังกล่าวจะต้องได้รับโทษตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับตรวจคนเข้าเมืองที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศนั้น

ในส่วนของระยะเวลาในการพำนักนั้น ข้อ 7 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว ได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

(1) ผู้ถือบัตรผ่านแดนจะได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ในพื้นที่ชายแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละไม่เกิน 3 วัน (2 คืน)

(2) ผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวก็ได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ในพื้นที่ชายแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละไม่เกิน 3 วัน (2 คืน) เช่นเดียวกับผู้ถือบัตรผ่านแดน

อย่างไรก็ตาม หากใช้หนังสือเดินทาง (Passport) เป็นเอกสารผ่านแดนเข้าประเทศลาวจะมีระยะเวลาพำนักไม่เกิน 1 เดือน สามารถเดินทางไปได้ทุกประเทศ และพำนักอยู่นอกพื้นที่ชายแดนที่กำหนดไว้ในความตกลงได้

5) การระงับข้อพิพาท¹⁴

เมื่อมีความเห็นแตกต่างหรือข้อขัดแย้งใดๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามความตกลงนี้ให้ทั้งสองประเทศยกขึ้นพิจารณาร่วมกันอย่างสร้างสรรค์หรือให้มีการเจรจาระหว่างกัน

¹³ ข้อ 6 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว

¹⁴ ข้อ 14 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว

2.1.2.3 ประเทศไทย-ประเทศกัมพูชา

ประเทศไทยและประเทศกัมพูชาได้ทำความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง (AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA ON BORDER CROSSING BETWEEN THE TWO COUNTRIES)¹⁵ (ผู้เขียนขอเรียกว่า “ความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา” หรือ “ความตกลง”) ณ กรุงพนมเปญ เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2540 โดยมีความมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่อาศัยอยู่พื้นที่ชายแดนไทยในการเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนกัมพูชา และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่อาศัยอยู่พื้นที่ชายแดนกัมพูชาในการเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนไทย อันจะเป็นการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ ดังนี้

1) ขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา¹⁶

(1) ขอบเขตด้านบุคคล โดยบุคคลที่จะอยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา ได้แก่ พลเมืองของประเทศไทยและประเทศกัมพูชา และพลเมืองของประเทศอื่นที่ทำการข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนระหว่างประเทศที่ได้รับอนุญาตทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่านแดนชั่วคราว (ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1.1)

(2) ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา นี้ คือ พื้นที่ชายแดนของประเทศไทย* และพื้นที่ชายแดนของประเทศกัมพูชา**

¹⁵ กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง. [ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา: <http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgibin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=6433&fname=.TIF> (2552, กันยายน)

¹⁶ ข้อ 1 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา

* พื้นที่ชายแดนไทย ได้แก่ อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ อำเภอตาพระยา อำเภออรุณประเทศ อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว อำเภอสอยดาว อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี อำเภอบ่อไร่ อำเภอเมืองตราด อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

** พื้นที่ชายแดนกัมพูชา ได้แก่ อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร อำเภออันดองเวง อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี อำเภอบันเตียอัมปเป็ล อำเภอหมอพวก อำเภอสวายเซก อำเภอโอโจรว อำเภอสำเภาลูน จังหวัด

2) เอกสารการผ่านแดน

ในการเดินทางเข้าหรือออกจากประเทศไทยหรือประเทศกัมพูชาโดยผ่านจุดผ่านแดนระหว่างประเทศของพลเมืองของประเทศไทยและประเทศกัมพูชา และพลเมืองของประเทศอื่นจะต้องมีเอกสารเดินทางที่ถูกต้อง กล่าวคือ จะต้องมีบัตรผ่านแดน (Border Pass) ที่ถูกต้อง โดยบัตรผ่านแดนนั้นเป็นเอกสารเดินทางที่จำกัดที่ออกภายใต้ความตกลงนี้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยหรือกัมพูชาเพื่อให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนสามารถเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศกัมพูชาได้ อย่างไรก็ตาม การเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนโดยถือบัตรผ่านแดนต้องเป็นการเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในการเยี่ยมญาติ การท่องเที่ยว ราชการ ธุรกิจ การกีฬา เข้าร่วมการสัมมนา การพบปะหารือหรือการประชุม และกรณีอื่นๆ ตามที่มีการตกลงกันภายหลัง¹⁷

สำหรับรายการที่ต้องมีในบัตรผ่านแดน ข้อ 6 ได้กำหนดให้บัตรผ่านแดนต้องระบุชื่อ เพศ เลขที่บัตรประจำตัวหรือบัตรแสดงถิ่นที่อยู่หรือสูติบัตร วันเดือนปีเกิด ส่วนสูง สถานที่เกิด อาชีพ ที่อยู่ ตำนานรูปพรรณที่เห็นได้ รูปถ่ายและลายมือชื่อหรือรอยพิมพ์นิ้วหัวแม่มือขวา แต่หากบัตรผ่านแดนนั้นได้รวมชื่อบุตรไว้ด้วย จะต้องมียาละเอียดของบุตรเพิ่มเติมซึ่งได้แก่ ชื่อ เพศ วันเดือนปีเกิดและรูปถ่าย ทั้งนี้ หากเป็นบัตรผ่านแดนของกัมพูชารายละเอียดดังกล่าวต้องเป็นภาษาเขมรและภาษาอังกฤษ หากเป็นบัตรผ่านแดนของไทยรายละเอียดต่างๆ ต้องเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิประเทศไทยและประเทศกัมพูชาที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนนั้นออกโดยขัดต่อความตกลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตาม

บันเดียมเยนเจย อำเภอรอชมเรียง อำเภอไพลิน อำเภอสัมลุด จังหวัดพระตะบอง อำเภอเวียงเวง จังหวัดโพธิสัต
อำเภอมนทลสีมา จังหวัดเกาะกง

¹⁷ ข้อ 4 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา

* ในการยื่นคำขอออกบัตรผ่านแดนนั้น ผู้ขออาจรวมชื่อบุตรที่ชอบด้วยกฎหมายของตนที่มีอายุไม่เกิน 12 ปี และจะเดินทางไปพร้อมกับตนได้ในบัตรผ่านแดนเดียวกันได้

กฎหมายภายในของประเทศนั้น ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิเสธการเข้าเมืองของบุคคลใดให้ประทับตรา คำว่า “การเข้าเมืองถูกปฏิเสธ” (ENTRY REFUSED) ไว้ที่บัตรผ่านแดนด้วย

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอกอาณาเขตของตนได้ ซึ่งประเทศที่เป็นฝ่ายออกบัตรผ่านแดนจะต้องรับตัวบุคคลนั้นไว้ทันทีดังที่กำหนดไว้ในข้อ 11

(3) เพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงข้อ 12 ของความตกลงจึงให้สิทธิประเทศไทย และประเทศกัมพูชาในการระงับการเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหน้าทราบล่วงหน้า

4) ผลบังคับใช้ของบัตรผ่านแดนและระยะเวลาในการพำนัก

สำหรับผลบังคับใช้ของบัตรผ่านแดนบัตรผ่านแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

(1) ใช้สำหรับการเดินทางเข้าและออกหลายครั้ง ณ จุดผ่านแดนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชายแดนไทยหรือกัมพูชา

(2) ใช้สำหรับการเดินทางและพำนักในพื้นที่ชายแดนไทยหรือพื้นที่ชายแดนกัมพูชาครั้งละไม่เกิน 7 วัน หากผู้ถือบัตรผ่านแดนประสงค์ที่จะพำนักในพื้นที่ชายแดนเกินกว่า 7 วัน แต่ไม่เกิน 15 วัน จะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศไทยและประเทศกัมพูชา

ทั้งนี้ บัตรผ่านแดนมีอายุใช้ได้เป็นเวลา 2 ปี นับจากวันออกบัตร และอาจต่ออายุได้ไม่เกิน 2 ปี และผู้ถือบัตรผ่านแดนสามารถเดินทางได้แค่ในเขตพื้นที่ชายแดนตามที่กำหนดไว้เท่านั้น หากเดินทางออกนอกเขตพื้นที่ดังกล่าวจะต้องได้รับโทษตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับตรวจคนเข้าเมืองที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศนั้น

5) เงื่อนไขการผ่านแดน

ข้อ 8 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา กำหนดให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนจะเดินทางเข้ามาและออกจากพื้นที่ชายแดนผ่านทางจุดผ่านแดนที่ได้รับอนุญาตตามที่ระบุไว้ในบัตรผ่านแดนเท่านั้น

6) การระงับข้อพิพาท¹⁸

ข้อพิพาทใดที่เกิดขึ้นจากความตกลงนี้ให้ระงับข้อพิพาทอย่างฉันทมิตรด้วยการปรึกษาหารือหรือการเจรจาระหว่างประเทศทั้งสอง

อย่างไรก็ดี ในโอกาสครบรอบ 60 ปีของการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทย-กัมพูชา รัฐบาลของประเทศไทยและประเทศกัมพูชาจึงได้ประกาศยกเว้นการตรวจลงตราหรือวีซ่าสำหรับคนไทยและคนกัมพูชาที่ถือหนังสือเดินทางหรือพาสปอร์ตธรรมดาที่เดินทางเข้าประเทศได้เป็นเวลาไม่เกิน 14 วัน เพื่อเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประชาชนกับประชาชน โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2553 เป็นต้นไป

2.1.3 โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงการและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนหลายโครงการเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตที่จะเกิดขึ้น โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โครงการทางหลวงอาเซียน โครงการทางหลวงเอเชีย และ กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย นอกเหนือจากความร่วมมือระดับพหุภาคีดังกล่าวแล้วข้างต้น ประเทศไทยยังได้มีความร่วมมือระดับทวิภาคีในการดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ได้แก่ ความร่วมมือกับประเทศลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย นอกจากนี้ ประเทศไทยยังให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเส้นทางหลักหลายโครงการ ซึ่งเมื่อเส้นทางต่างๆ ในประเทศเพื่อนบ้านและของไทยแล้วเสร็จตามแผนโครงการหรือได้รับการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้นแล้ว จะเป็นประโยชน์ต่อการไปมาหาสู่และส่งเสริมการค้าขายระหว่างกันและกันต่อไป โครงการและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนมีดังนี้

2.1.3.1 โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

จากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค เป็นผลให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงจัดทำแผนการพัฒนาเส้นทางหลักของประเทศเชื่อมต่อกับทางหลวงของประเทศ

¹⁸ ข้อ 14 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา

เพื่อนบ้าน และจัดทำความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างกัน อันได้แก่

(1) การพัฒนาเส้นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation หรือ GMS Cooperation) ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) โดยประกอบด้วยกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ในส่วนของการคมนาคมทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 เส้นทาง สำหรับประเทศไทยมีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 2 โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนามผ่านทางเส้นทาง R1 และ R3 ในขณะที่การเดินทางไปยังประเทศจีนตอนใต้ก็สามารถกระทำได้ 2 เส้นทางด้วยกัน คือ ผ่านทางประเทศลาว (จากเชียงราย-เชียงใหม่ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือผ่านทางประเทศพม่า (จากเชียงราย เข้าสู่ประเทศพม่าที่ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าหลู้-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) โดยในปัจจุบันเส้นทางที่ผ่านทางประเทศพม่า (R3B) ได้มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547¹⁹

ตารางที่ 2 เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา
R2	โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย-คุนหมิง <ul style="list-style-type: none"> ● R3A (ไทย-ลาว-จีน) ● R3B (ไทย-พม่า-จีน)
R10	เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

¹⁹ เกษม ชูจารุกุล. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

(2) การพัฒนาถนนเชื่อมโยงตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่าง อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทยมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสตูล-รัฐเปอรลิสของมาเลเซีย เส้นทางนาทวี-บ้านประกอบ-อลอสตาร์ เส้นทางยะลา-เบตง-ปีนัง โครงการก่อสร้างสะพานไทยเพื่อเชื่อมต่อกับมาเลเซีย จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโกลก ที่บ้านบูกะตา จังหวัดนราธิวาส สะพานข้ามแม่น้ำโกลกที่อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส และสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งที่ 2 สุโหลงโกลก จังหวัดนราธิวาส²⁰

2.1.3.2 การพัฒนาทางหลวงอาเซียน (ASEAN highway network)

โครงการพัฒนาทางหลวงอาเซียนเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญ ซึ่งได้ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2540 จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน โครงการก่อสร้างและพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ความร่วมมือดังกล่าวมีทั้งหมด 11 โครงการ แบ่งเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว 5 โครงการ โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา 2 โครงการ โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า 3 โครงการ และโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับมาเลเซีย 1 โครงการ**

²⁰ รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายรัฐบาล (นายสมัคร สุขทรเวช) ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ถึง 31 กรกฎาคม 2551

* ประกอบด้วยประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม

** โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับลาว 5 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสายห้วยทราย-หลวงน้ำทา-ป่อเต็น โครงการก่อสร้างถนนสายห้วยโก้น-ปากแบ่ง โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือ (บ. เวินใต้)-ทางหลวงหมายเลข 13 ของลาว โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม) โครงการถนนสายมุกดาหาร-สะพานนนะเขต-ดานัง โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา 3 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนสาย 67 ช่องชะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 เกะกง-สะแอมเบิด โครงการพัฒนาถนนสาย 68 กลอรัन्ह-สำโรง-โอเสม็ด โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า 3 โครงการ ได้แก่ โครงการสร้างถนนสายกาญจนบุรี-ทวาย ตอน บ. พุน้ำร้อน-ชายเดือนไทยพม่า (บ. แม่ระพี) โครงการก่อสร้างถนนสายเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี (กม. 0-18) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 อ. แม่สาย จ. เชียงราย โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับมาเลเซีย คือ โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหลงโกลก

การที่ประเทศไทยให้การสนับสนุนดังกล่าวก็เนื่องจากการที่ประเทศไทยเล็งเห็นว่า จะเป็นประโยชน์ต่อการไปมาหาสู่และส่งเสริมการค้าขายระหว่างกันและกันต่อไป นอกจากนี้หลัง การพัฒนาถนนดังกล่าวแล้วเสร็จจะทำให้ปริมาณการจราจรระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นทั้งในส่วน ของนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าและบริการดังเช่นการคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่คาดว่า จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตจากการพัฒนาถนนหมายเลข 68 (กลอรัन्ह์-สำโรง-โอเสม็ด) จะส่งผลให้ ถนนหมายเลข 68 กลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับการขนส่งจากภาคอีสานตอนใต้ ไปยังประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนาม โดยมีการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในแต่ละ ปี ดังตารางต่อไปนี้²¹

ตารางที่ 3 : การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตจากการพัฒนาถนนหมายเลข 68 (กลอรัन्ह์-สำโรง-โอเสม็ด)

ปี	รถ กระบะ	รถ บัส	รถบรรทุก ขนาด กลาง	มอเตอร์ไซด์	มอเตอร์ไซด์ และรถลาก	รถบรรทุก ขนาด ใหญ่	จักรยาน	รวม
2558	498	10	242	2,727	8	22	1,126	4,633
2563	921	12	364	3,895	12	32	1,601	6,837
2568	1,165	17	546	5,398	17	48	2,277	9,468
2573	1,455	22	821	7,335	23	72	3,239	12,987
2576	1,664	24	1,048	8,815	27	91	4,002	15,671

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นถึงความสำคัญและความนิยมในการใช้การขนส่ง ทางถนนมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดในอนาคต อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการพัฒนาเส้นทางเดินรถและการพัฒนาเทคโนโลยีในยานพาหนะต่างๆ เพื่อให้การ ขนส่งหรือเดินทางมีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ในความเป็นจริงแล้วอุบัติเหตุทาง ถนนก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่เสมอๆ และยังเป็นสาเหตุการตายและบาดเจ็บสูงสุดของสถิติอุบัติเหตุที่รุนแรง

²¹ กองสารนิเทศและศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม. แผนการพัฒนา เส้นทางไทย-กัมพูชา. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา: http://dip.mot.go.th/MOTC/News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552.

ทุกประเภท โดยอัตราการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจรทางบกปี พ.ศ. 2550 มีอัตราเท่ากับร้อยละ 16 ต่อประชากร 100,000 คน²²

ตารางที่ 4: สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2547-2550²³

ประเภทการขนส่ง	ถนน	รถไฟ	น้ำใน ประเทศ	เลียบ ชายฝั่ง	ทะเล	อากาศ	รวม	
อุบัติเหตุ ที่ได้รับ รายงาน (ครั้ง)	2549	110,686	518	9	16	5	9	111,243
	2550	101,752	555	13	18	13	7	102,358
	2551	88,689	757	11	17	8	8	89,490
	2552	84,806	553	10	22	8	3	85,402
ผู้ บาดเจ็บ (คน)	2549	83,290	467	0	10	0	26	83,793
	2550	79,029	438	74	2	1	45	79,589
	2551	71,095	314	14	1	0	0	71,388
	2552	61,996	414	6	8	0	15	62,439
ผู้เสียชีวิต (คน)	2549	12,693	160	3	4	1	0	12,861
	2550	12,492	240	9	26	7	90	12,864
	2551	11,561	180	17	11	27	0	11,795
	2552	10,717	299	12	12	7	1	11,048

จากสถิติในตารางที่ 4 จะพบว่าการขนส่งประเภทต่างๆ ล้วนแล้วแต่เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น แต่การขนส่งทางถนนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดและเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บมากที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²² กลุ่มภารกิจด้านข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสุขภาพ. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: <http://bps.ops.moph.go.th/2.3.20-50.pdf> (2552, สิงหาคม)

²³ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2547-2550. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index7URL/>.

จากการที่การขนส่งทางถนนก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน และเมื่อการขนส่งทางถนนพัฒนาจนเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆ ที่มีพรมแดนติดต่อกันและประชาชนที่เดินทางข้ามพรมแดนดังกล่าวจึงประสงค์ให้เกิดความชัดเจนในด้านกฎหมายและเพื่อให้มีกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกันจึงมีการทำความตกลงระหว่างประเทศขึ้น โดยในที่นี้ผู้เขียนจะขอกล่าวถึงความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกได้ทำขึ้นเรียกว่าอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 5: การข้ามแดนของบุคคล (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement Annex 5: Cross-Border Movement of People) ซึ่งเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ เนื่องจากความตกลงทั้งสองฉบับเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ที่ผู้เขียนประสงค์จะทำการวิเคราะห์ ในบทที่ 3

2.2 อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973)

2.2.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้นได้รับความสนใจจากองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ดังนั้น เพื่อเป็นการลดอุปสรรคปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งของแต่ละประเทศจึงได้ตั้งหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติ จำนวน 5 หน่วยงาน แบ่งตามภูมิภาคเพื่อเข้าร่วมศึกษาเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทั้งบุคคลและสินค้า รวมถึงการท่องเที่ยวของแต่ละภูมิภาค องค์การเหล่านี้ได้แก่²⁴

1. ทวีปยุโรป: คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (The Economic Commission for Europe) หรือ UNECE

²⁴ การทำเรือแห่งประเทศไทย. การขนส่งทางบกระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรป. [ออนไลน์]. 2550. แหล่งที่มา: http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine470_2.html.

2. ทวีปเอเชียและแปซิฟิก: คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) หรือ UNESCAP

3. กลุ่มประเทศลาตินอเมริกาและประเทศแถบแคริบเบียน: คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งกลุ่มลาติน (The Economic Commission for Latin America and Caribbean) หรือ UNECLAC

4. ทวีปแอฟริกา: คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งแอฟริกา (The Economic Commission for Africa) หรือ UNECA

5. กลุ่มประเทศเอเชียตะวันตก: คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งกลุ่มเอเชียตะวันตก (The Economic and Social Commission for Western Asia) หรือ UNESCWA

ด้วยเหตุดังกล่าว กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกโดย UNECE จึงได้จัดทำอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973) (ซึ่งต่อไปนี้ผู้เขียนขอใช้คำว่า อนุสัญญา CVR) เพื่อใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศในรัฐภาคีซึ่งอยู่ในทวีปยุโรป โดยได้เปิดให้มีการลงนามเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1973 ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งจนถึงปัจจุบันมีประเทศที่ลงนามและยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารภาคยานุวัติเป็นจำนวน 10 ประเทศ²⁵ คือ

- 1) ราชอาณาจักรเบลเยียม ลงนามเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 1973 และ
- 2) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ลงนามเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1974
- 3) สาธารณรัฐโครเอเชีย ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม ค.ศ. 1992
- 4) สาธารณรัฐสโลวัก ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1993
- 5) สาธารณรัฐเช็ก ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน ค.ศ. 1993
- 6) สหพันธรัฐบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 12 มกราคม ค.ศ. 1994
- 7) สาธารณรัฐลัตเวีย ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 14 มกราคม ค.ศ. 1994
- 8) สาธารณรัฐเซอร์เบีย ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ. 2001
- 9) ประเทศยูเครน ยื่นตราสารภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม ค.ศ. 2005

²⁵ United Nations. United Nations Treaty Collection. [online]. Available from: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&lang=en

10) สาธารณรัฐมอนเตเนโกร ยื่นสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 2006

อนุสัญญา CVR จึงมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 12 เมษายน ค.ศ. 1994 ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 25 วรรคหนึ่ง กล่าวคือ เมื่อพ้น 90 วันหลังจากมีประเทศอย่างน้อย 5 ประเทศ ยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารภาคยานุวัติในการเข้าเป็นภาคี

ต่อมาในปี ค.ศ. 1978 ได้มีการแก้ไขอนุสัญญา CVR โดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญา ว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road 1978) (ซึ่งต่อไปนี้จะเขียนขอใช้คำว่า พิธีสาร) ซึ่งเปิดให้มีการลงนาม ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1978 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 1979 ปรากฏว่ามีเพียงประเทศเยอรมนีที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1978 และประเทศลัตเวียที่ได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม ค.ศ. 1994²⁶ พิธีสารฉบับนี้จึงยังไม่มีผลบังคับเนื่องจากพิธีสารจะมีผลบังคับเมื่อพ้น 90 วันหลังจากมีประเทศอย่างน้อย 5 ประเทศยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารภาคยานุวัติในการเข้าเป็นภาคีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 วรรคหนึ่ง โดยพิธีสารฉบับนี้มีความมุ่งหมายที่จะแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากฟรังค์ทองคำเป็นหน่วยทางบัญชีหรือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right หรือ SDR) ซึ่งเป็นหน่วยที่กองทุนระหว่างประเทศได้กำหนดขึ้นในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ เช่น การชำระหนี้ การกู้ยืม การแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลต่างๆ ซึ่งสามารถหักจำนวนเงิน SDR ออกจากบัญชีลูกหนี้หรือเจ้าหนี้โดยไม่ต้องมีการขนย้ายเงินตรากันจริง โดยประเภทของธุรกรรมในสนธิสัญญาที่ใช้ SDR เช่น การขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล การขนส่งระหว่างประเทศทางรถไฟ การให้บริการโทรคมนาคมระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศ เป็นต้น²⁷

2.2.2 ขอบเขตการบังคับใช้

อนุสัญญา CVR จะนำมาใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐมากกว่า 1 รัฐ และสถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางหรือทั้งสถานที่ต้นทาง

²⁶ Ibid.

²⁷ ศศิธร อนุพงษ์กุลกิจ. กฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550. หน้า 53.

และสถานที่ปลายทางตั้งอยู่ในรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญา CVR โดยไม่พิจารณาถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของผู้ขนส่งและคนโดยสารซึ่งเป็นผู้สัญญาแต่อย่างใดดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 1 วรรคหนึ่ง²⁸

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น สามารถแยกพิจารณาได้ว่าสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ที่จะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ตามอนุสัญญา CVR ได้จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

อนุสัญญา CVR มิได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ แต่อาจกล่าวได้ว่าสัญญารับขนคือสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงที่จะทำการรับขน “คนโดยสาร” และ “สัมภาระ” จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง

คำว่า “คนโดยสาร” (Passenger) ตามมาตรา 1 วรรคสอง (ข)²⁹ ของอนุสัญญา CVR คือ บุคคลที่ถูกขนส่งตามสัญญารับขนที่ตนเป็นผู้ทำไว้หรือบุคคลอื่นทำในนามของตน ไม่ว่าจะโดยมีค่าตอบแทนหรือทำให้เปล่าก็ตาม โดยไม่คำนึงถึงภูมิลำเนาหรือสัญชาติของคนโดยสาร

สำหรับคำว่า “สัมภาระ” (Luggage) อนุสัญญา CVR ไม่ได้ให้ความหมายไว้ แต่ในมาตรา 14 ของอนุสัญญา CVR ได้แบ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง (luggage) และกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระอื่น (other luggage) ซึ่งหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัว (personal effects) ดังนั้น “สัมภาระ” ตามอนุสัญญา CVR จึงแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง และ สัมภาระอื่น

²⁸ CVR, Article 1 “1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of passengers, and, where appropriate, of their luggage in vehicles by road when the contract provides that the carriage shall take place in the territory of more than one State and that the place of departure or the place of destination, or both these places, shall be situated on the territory of a Contracting State, irrespective of the place of residence and the nationality of the Parties.”

CVR, Article 1 “3. This Convention shall also apply where the carrier is a State of other public body.”

²⁹ CVR, Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

(b) passenger means any person who, in the performance of a contract of carriage made by him or on his behalf, is carried either for reward or gratuitously by a carrier;

2. เป็นการรับขนด้วยยานพาหนะ

มาตรา 1 วรรคสอง (ค)³⁰ ของอนุสัญญา CVR ได้ให้ความหมายของคำว่า “ยานพาหนะ” ที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา CVR ว่าหมายถึงยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติตามสัญญาฉบับรับขน และมุ่งหมายจะใช้สำหรับการรับขนคนโดยสาร นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดให้รถพ่วง (trailer) ถือเป็นส่วนหนึ่งของยานพาหนะด้วย ดังนั้น ยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนภายใต้อนุสัญญา CVR จะต้องเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าเครื่องจักรกลนั้นจะทำงานด้วยพลังงานน้ำมัน พลังงานไฟฟ้า หรือพลังงานน้ำก็ตาม แต่หากไม่ได้ใช้เครื่องจักรกลในการขับเคลื่อนหรือเคลื่อนที่ เช่น ใช้สัตว์ในการลากจูง ก็ย่อมไม่ใช่ยานพาหนะตามความหมายของอนุสัญญา CVR นี้

3. สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางนั้นตั้งอยู่ในอาณาเขตรัฐมากกว่า 1 รัฐ และรัฐใดรัฐหนึ่งจะต้องเป็นภาคีของอนุสัญญา CVR ด้วย

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา CVR นี้จะต้องเป็นการรับขนระหว่างประเทศเท่านั้นเพราะสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางจะต้องอยู่คนละประเทศกัน นอกจากนี้ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางจะต้องอยู่ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา CVR ด้วย ซึ่งปัจจุบันประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา CVR มีจำนวน 10 ประเทศ คือ ราชอาณาจักรสเปน ราชอาณาจักรเยอรมนี สาธารณรัฐโครเอเชีย สาธารณรัฐสโลวัก สาธารณรัฐเช็ก สาธารณรัฐบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา สาธารณรัฐลัตเวีย สาธารณรัฐเซอร์เบีย ประเทศยูเครน และ สาธารณรัฐมอนเตเนโกร ดังนั้น หากสัญญาฉบับรับขนคนโดยสารทางถนนนั้น คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการขนส่งจากประเทศเยอรมนี (เป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศอังกฤษ (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ก็ยังมีผลใช้บังคับอยู่ แต่หากเป็นสัญญาฉบับรับขนจากประเทศอังกฤษ (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศฝรั่งเศส (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ จึงไม่มีผลบังคับใช้กับสัญญาฉบับรับขนดังกล่าว

³⁰ CVR. Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

(c) vehicle means any motor vehicle used in the performance of a contract of carriage and intended for the carriage of persons; a trailer shall be deemed to form part of the vehicle.

อย่างไรก็ดี หากการขนส่งต้องหยุดลงทำให้ต้องขนส่งด้วยรูปแบบอื่นแทน มาตรา 2³¹ กำหนดให้อนุสัญญาฉบับนี้ยังมีผลใช้บังคับกับการการขนส่งในส่วนที่กระทำบนถนน เช่น เกิดภัยธรรมชาติทำให้ไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ หรือกรณีต้องข้ามฟากโดยที่ไม่มีสะพานจึงต้องนำยานพาหนะลงเรือเพื่อข้ามฟาก และไม่ว่าการขนส่งด้วยรูปแบบอื่นนั้นจะเป็นการขนส่งทางรถไฟ ทางทะเล ทางแม่น้ำ หรือทางอากาศ อนุสัญญา CVR ก็ยังมีผลใช้บังคับกับส่วนที่กระทำโดยทางถนนแม้ว่าจะไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศเนื่องจากการขนส่งได้หยุดลงก่อนเข้าเขตแดนของอีกประเทศหนึ่งก็ตาม แต่การขนส่งทางถนนที่หยุดลงนั้นจะต้องไม่ใช่เป็นส่วนเสริมให้กับการขนส่งรูปแบบอื่น

2.2.3 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้หลายมาตราด้วยกัน โดยอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) หน้าที่ในการออกเอกสารรับขน

เอกสารการรับขนนับว่ามีความสำคัญอย่างมากในการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่ง โดยสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญารับขนที่คู่สัญญาทำขึ้นได้ โดยเอกสารการรับขนแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ ตั๋วโดยสาร (ticket) และใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน (luggage registration voucher)

(1) ตั๋วโดยสาร

ในมาตรา 5³² ของอนุสัญญา CVR ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสารให้แก่คนโดยสาร อย่างไรก็ตาม การที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้เป็นเพียงการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง

³¹ CVR. Article 2 “Where carriage by road is interrupted and another mode of transport is used, this Convention shall nevertheless apply to the portions of carriage which are performed by road, even if they are not international within the meaning of article 1, provided that they are not ancillary to the other mode of transport.”

³² CVR, Article 5 “1. Where passengers are carried, the carrier shall issue an individual or a collective ticket. The absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

เท่านั้น แต่ไม่ได้มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน และผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายใดๆ แก่คนโดยสารจากการที่ผู้ขนส่งไม่ออกตั๋วโดยสาร

สำหรับรายการที่ต้องมีในตัวโดยสาร อนุสัญญา CVR ได้กำหนดให้ตั๋วโดยสารต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้ 1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2. ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาแม้ว่าจะมีเงื่อนไขใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญานี้ก็ตาม โดยมาตรา 6³³ ได้กำหนดให้ข้อความที่ปรากฏในตัวโดยสารเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ว่าผู้สัญญาได้ตกลงกันไว้ตามที่ปรากฏในตัว ดังนั้น หากมีการตกลงกันแตกต่างไปจากที่ระบุในตัวโดยสาร ผู้ที่กล่าวอ้างถึงข้อตกลงส่วนที่แตกต่างนั้นมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ถึงข้อตกลงดังกล่าว

นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้รับรองสิทธิในการโอนตั๋วโดยสารไว้ในมาตรา 7³⁴ โดยคนโดยสารสามารถโอนตั๋วโดยสารต่อไปได้ไม่ว่าในเวลาใดๆ ก่อนเริ่มเดินทางหากตั๋วโดยสารนั้นไม่มีข้อกำหนดห้ามโอนและตั๋วโดยสารนั้นไม่ได้ระบุชื่อคนโดยสารไว้

(2) ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน

ตามมาตรา 8³⁵ ของอนุสัญญา CVR ผู้ขนส่งอาจออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนโดยระบุจำนวนและลักษณะของสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งหรือไม่ก็ได้ แต่หาก

2. The ticket shall show the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.

3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this article."

³³ CVR, Article 6 "The ticket shall be prima facie evidence of the particulars shown on it."

³⁴ CVR, Article 7 "Unless the ticket contains a provision to the contrary it shall, if it is not made out in the passenger's name, be transferable at any time before the journey begins."

³⁵ CVR, Article 8 "1. The carrier may, and at the request of the passenger shall, issue a luggage registration voucher indicating the number and nature of the pieces of luggage handed over to him. The voucher shall be issued free, subject to the collection of any taxes payable on it.

2. The luggage registration voucher, if it is not combined with a ticket, shall state the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.

คนโดยสารร้องขอ ผู้ขนส่งก็ต้องออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนให้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เว้นแต่มีภาษีที่ต้องเรียกเก็บ โดยหากผู้ขนส่งไม่ออกไปรับสัมภาระให้แก่คนโดยสารเมื่อคนโดยสารร้องขอผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับคนโดยสารจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่นี้ เช่นเดียวกับกรณีตัวโดยสาร

สำหรับรายการที่ต้องมีในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น อนุสัญญา CVR กำหนดว่าหากใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนไม่ได้ออกรวมอยู่ในตัวโดยสาร ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้ 1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2. ข้อความว่าสัญญาฉบับนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้แม้ว่าจะมีเงื่อนไขใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญาฉบับนี้ก็ตาม โดยในมาตรา 9³⁶ ได้บัญญัติให้ข้อความในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้น และให้ถือว่าสัมภาระดังกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อยในขณะส่งมอบ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจบันทึกสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนไว้เป็นข้อสงวนก็ได้เพื่อเป็นการหักล้างข้อสันนิษฐานที่ว่าสัมภาระดังกล่าวมีสภาพเรียบร้อยในขณะส่งมอบ

2) หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

เมื่อถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็ย่อมมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบสัมภาระให้ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนจึงจะถือว่าการส่งมอบนั้นสมบูรณ์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 10 วรรคหนึ่ง³⁷ ดังนั้น ในการรับสัมภาระ ผู้ที่มารับจะต้องมีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนมาแสดงต่อผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีที่ไม่มี การออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียน หากมีผู้มาขอรับ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้แก่บุคคลที่เรียกให้ส่งมอบสัมภาระ เว้นแต่บุคคลดังกล่าวจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนเป็นผู้มีสิทธิรับสัมภาระนั้น ถ้าผู้ขนส่งเห็นว่าหลักฐานที่ผู้มาขอรับนั้นไม่เพียงพอ ผู้ขนส่งอาจเรียกหลักประกันที่เพียงพอสำหรับสัมภาระนั้นได้ แต่หากผ่านไป 1 ปีแล้วไม่มี

3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this article.”

³⁶ CVR, Article 9 “The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the particulars shown on it and, subject to such reservations as may be entered on it, that the luggage appeared to be in good condition when handed over.”

³⁷ CVR, Article 10 “1. A carrier acting in good faith shall be deemed to have made a valid delivery of the luggage if he delivers the luggage to the holder of the luggage registration voucher.”

บุคคลใดมาได้แจ้งเกี่ยวกับการที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระให้ผู้มาขอรับไป ผู้ขนส่งต้องส่งคืนหลักประกันนี้ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่รับหลักประกันนั้นมาตามมาตรา 10 วรรคสอง³⁸

3) หน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร

ในกรณีที่ไม่มีผู้ใดมารับสัมภาระเมื่อยานพาหนะมาถึงผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระดังกล่าวไว้ด้วย ตามที่กำหนดไว้มาตรา 10 วรรคสาม³⁹ กล่าวคือ หากสัมภาระใดไม่มีผู้มารับเมื่อยานพาหนะมาถึง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับหรือไม่ ผู้ขนส่งจะต้องนำไปฝากไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม และให้ถือว่าสัมภาระดังกล่าวอยู่ในการเก็บรักษาของผู้ขนส่งในนามของคนโดยสาร โดยที่ผู้ขนส่งอาจมอบให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รักษาไว้ก็ได้ และบุคคลภายนอกดังกล่าวมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนที่เหมาะสม สำหรับกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการฝากสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับ ให้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายของประเทศที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่ นอกจากนี้ แม้บทบัญญัติในมาตรา 10 วรรคสามจะกำหนดไว้เฉพาะสำหรับสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับเมื่อยานพาหนะมาถึง ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะหมายความรวมถึงกรณีที่สัมภาระนั้นไม่มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนและผู้ขนส่งเลือกที่จะไม่ส่งมอบให้แก่ผู้ที่มาขอรับ ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ในการนำสัมภาระนั้นไปฝากไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสมเช่นกัน

³⁸ CVR, Article 10 “2. If the luggage registration voucher is not produced, the carrier shall not be obliged to deliver the luggage covered by it unless the person claiming the luggage can prove his right thereto; should the evidence appear insufficient, the carrier may require adequate security for the luggage and such security shall be returned within a period of one year from the date on which it was paid over.”

³⁹ CVR, Article 10 “3. Luggage which is not claimed on the arrival of the vehicle, whether or not a voucher has been issued, shall be deposited in a safe and convenient place; such luggage shall be deemed to be in the custody of the carrier on behalf of the passenger; such custody may be entrusted to a third party; the person having custody shall be entitled to a fair remuneration. All other matters connected with the deposit of unclaimed luggage shall be governed by the law of the place where the luggage has been deposited.”

4) หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเลียนที่ถือว่าสูญหาย

มาตรา 15 วรรคหนึ่ง⁴⁰ ได้กำหนดกรณีที่ว่าสัมภาระสูญหายไว้ กล่าวคือ หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ที่มารับได้ภายใน 14 วันนับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นสูญหาย แต่ถ้าภายหลังพบสัมภาระนั้นภายใน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบถึงการพบสัมภาระดังกล่าว และภายใน 30 วันนับแต่วันที่คนโดยสารได้รับการแจ้งว่าพบสัมภาระ มาตรา 15 วรรคสอง⁴¹ ให้สิทธิแก่คนโดยสาร 2 ประการ คือ คนโดยสารมีสิทธิเลือกที่จะไม่รับมอบสัมภาระนั้นและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระนั้นแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางที่กำหนดให้ส่งมอบ ซึ่งหากคนโดยสารเลือกที่จะให้ส่งมอบสัมภาระ คนโดยสารก็จะต้องคืนค่าเสียหายจากการที่สัมภาระสูญหายที่ตนได้รับไว้แล้วแต่คนโดยสารยังคงมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซ้ำๆ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ากรณีท่อนุสัญญา CVR กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายแล้ว จะต้องเป็นการพบภายใน 1 ปีนับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้อง ดังนั้น หากเป็นกรณีที่พบสัมภาระนั้นเมื่อเกิน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้องแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบทันทีตามที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ เมื่อผู้ขนส่งได้แจ้งให้คนโดยสารแล้วว่าพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหาย หากคนโดยสารต้องการใช้สิทธิในการเลือกที่จะไม่รับมอบสัมภาระนั้นหรือเลือกที่จะรับสัมภาระไว้ คนโดยสารต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ

⁴⁰ CVR, Article 15 “1. Luggage not delivered within fourteen days from the date on which the passenger claims it shall be deemed to be lost.

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

⁴¹ CVR, Article 15 “2. If a piece of luggage which is deemed to be lost is recovered within one year following the date on which the passenger claims it, the carrier shall take all reasonable steps to notify the passenger. Within the thirty days following receipt of such notification the passenger may, against refund of any compensation which may have been paid in respect of the loss but without prejudice to any claims to compensation for delay, have the piece of luggage delivered to him either at the place of departure or at the place appointed for delivery.”

ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับการแจ้งเรื่องการพบ อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CVR ไม่ได้กำหนดผลของการที่ผู้ขนส่งพบสัมภาระเมื่อเกิน 1 ปี และผลของการที่คนโดยสารไม่แจ้งว่าจะใช้สิทธิประการใดภายใน 30 วันไว้ ซึ่งก็น่าจะเป็นไปได้ว่ากฎหมายต้องการให้เป็นสิทธิของผู้ขนส่งในการจัดการสัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควร

2.2.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

โดยหลักแล้วผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารก็คือผู้ขนส่ง ซึ่งในมาตรา 1 วรรคสอง (ก)⁴² ของอนุสัญญา CVR ได้ให้ความหมายคำว่า “ผู้ขนส่ง” (carrier) ไว้ โดยหมายถึงบุคคลซึ่งในทางการค้าหรือธุรกิจรับที่จะขนส่งคนโดยสารคนใดคนหนึ่งหรือหลายคนและสัมภาระของคนโดยสารภายใต้สัญญารับขนเป็นรายบุคคลหรือสัญญารับขนเป็นกลุ่ม ไม่ว่าจะทำการขนส่งด้วยตนเองหรือไม่ก็ตาม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งนั้นจะเป็นเอกชน รัฐหรือองค์กรของรัฐ ตามมาตรา 1 วรรคสาม⁴³ แต่ไม่รวมถึงผู้ประกอบการให้บริการแท็กซี่หรือให้บริการเช่ายานพาหนะพร้อมคนขับรถ

2.2.4.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

บทบัญญัติพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญา CVR กำหนดไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง และมาตรา 14 วรรคหนึ่ง โดยหากมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนแก่คนโดยสารหรือสัมภาระผู้ขนส่งจะต้องรับผิด เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่อนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้ ดังนั้น ความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา CVR จึงมีลักษณะของความรับผิดตาม “หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด” กล่าวคือ เมื่อเกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้นผู้ขนส่งถูกข้อสันนิษฐานของอนุสัญญา CVR ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิด แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดต่างๆ มาเพื่อปฏิเสธความรับผิดได้

⁴² CVR. Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

(a) carrier means any person who in the course of trade or business, but acting other than as an operator of a taxi service or of a service hiring out vehicles with drivers, undertakes under an individual or collective contract of carriage to carry one or more persons and, where appropriate, their luggage, whether or not he performs the carriage himself;

⁴³ CVR. Article 1 “3. This Convention shall also apply where the carrier is a State of other public body.”

2.2.4.2 ประเภทของความเสียหาย

บทบัญญัติในอนุสัญญา CVR กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบคนโดยสารในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นใน 3 กรณี คือ ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารจากการตาย หรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการรับขน ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร และความเสียหายที่อันเกิดจากการซ้ก้ำในการรับขนสัมภาระ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.4.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสารตามอนุสัญญา CVR กำหนดไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง⁴⁴ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือจิตใจที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับการรับขน ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในยานพาหนะหรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะหรือเกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามอนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้ ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทั้ง 3 ประการดังนี้

- (1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ได้แก่ การตาย การบาดเจ็บทางร่างกาย และการบาดเจ็บทางจิตใจของคนโดยสาร
- (2) ความเสียหายนั้นต้องเกิดจากอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับการรับขน และ
- (3) อุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการรับขนต้องเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ หรือเกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง ดังนั้น แม้ว่าคนโดยสารจะอยู่นอกยานพาหนะแต่หากได้รับความเสียหายจากการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้ เช่น สัมภาระตกใส่คนโดยสารระหว่างที่คนรถกำลังนำสัมภาระไปเก็บแม้จะมีได้เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารตามมาตรานี้

⁴⁴ CVR, Article 11 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death or wounding of or from any other bodily or mental injury caused to a passenger as a result of an accident connected with the carriage and occurring while the passenger is inside the vehicle or is entering or alighting from the vehicle, or occurring in connexion with the loading or unloading of luggage.”

2.2.4.2.2 ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระของ

คนโดยสาร

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระตามอนุสัญญา CVR กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง⁴⁵ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาะนั้นยังแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่คนโดยสารได้ส่งมอบสัมภาะนั้นให้แก่ผู้ขนส่ง และกรณีที่มิได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่ง

หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล โดยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มขึ้นนับแต่เวลาที่ได้รับมอบสัมภาระ และจะสิ้นสุดเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่บุคคลที่มารับหรือเมื่อได้ฝากสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีส่วนผิดหรือไม่

สำหรับสัมภาระที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง หรือที่อนุสัญญา CVR ใช้คำว่า “สัมภาระอื่น” (other luggage) ซึ่งหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัว (personal effects) ของคนโดยสารด้วย โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากสัมภาระที่มิได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งที่อยู่ในยานพาหนะนั้นนั้นถูกขโมยหรือหาไม่พบเนื่องจากสาเหตุอื่นที่มีใช้อุบัติเหตุ อนุสัญญา CVR กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเฉพาะเมื่อสัมภาะนั้นอยู่ในความดูแล (his care) ของผู้ขนส่ง ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระที่มิได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งมีดังนี้

⁴⁵ CVR, Article 14 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of luggage and for damage thereto.

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

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

(1) หากความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระนั้น แม้ว่าคนโดยสารจะไม่ได้มอบไว้ในความดูแลของผู้ขนส่งก็ตาม

(2) หากความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากถูกขโมยหรือหาไม่พบโดยไม่ได้เป็นผลมาจากอุบัติเหตุ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะเมื่อสัมภาระนั้นคนโดยสารได้มอบไว้ในความดูแลของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในส่วนนี้มีข้อสังเกตว่าอย่างไรจึงเป็นการมอบไว้ในความดูแลของผู้ขนส่งและมีความแตกต่างจากการส่งมอบให้ผู้ขนส่งอย่างไร เพราะอนุสัญญา CVR ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระที่ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งและสัมภาระที่ไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งไว้ต่างกัน

นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีที่เกี่ยวข้องว่าสัมภาระสูญหายด้วย ซึ่งเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระได้ภายในเวลาที่สมควร กล่าวคือ หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระให้แก่คนโดยสารได้ภายใน 14 วันนับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบ มาตรา 15 วรรคแรก⁴⁶ ของอนุสัญญา CVR ให้ถือว่าสัมภาระนั้นสูญหาย

ในกรณีที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหาย มาตรา 20 วรรคหนึ่ง⁴⁷ ของอนุสัญญา CVR ได้กำหนดหน้าที่ให้คนโดยสารต้องแจ้งเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระของตนต่อผู้ขนส่ง โดยการแจ้งนั้นอาจทำด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ (แต่หากแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจะเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ได้ โปรดดูรายละเอียดในข้อ 2.2.11.2) หากเป็นสัมภาระที่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารต้องแจ้งภายใน 7 วันนับจากวันที่ได้รับสัมภาระ แต่หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง กำหนดเวลาในการแจ้งคือภายใน 7 วันนับจากวันที่ทราบถึงความสูญหายและไม่ช้ากว่าเวลาที่ยานพาหนะมาถึงยังสถานที่ปลายทาง

⁴⁶ CVR, Article 15 “1. Luggage not delivered within fourteen days from the date on which the passenger claims it shall be deemed to be lost.

⁴⁷ CVR, Article 20 “1. The receipt of luggage by a passenger without complaint on his part shall be prima facie evidence that the luggage was delivered complete and in good condition. The complaint must be made to the carrier either orally or in writing within the seven days next following actual receipt of the luggage by the complainant.

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

เนื่องจากคนโดยสารเป็นผู้เก็บรักษาสัมภาระนั้นไว้เอง เมื่อพบว่าสัมภาระสูญหายหรือได้รับความเสียหายจากเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา CVR จึงต้องดำเนินการแจ้งผู้ขนส่งในทันที ทั้งนี้ หากคนโดยสารไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้แจ้งภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นได้มีการส่งมอบครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย ดังนั้น หากภายหลังคนโดยสารจะใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น คนโดยสารก็ต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ว่าสัมภาระที่ตนได้รับมอบมานั้นไม่ครบถ้วนหรือเกิดความเสียหายในระหว่างที่อยู่ในการดูแลรักษาของผู้ขนส่งก่อนตนได้รับมอบมา

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งและคนโดยสารได้ตรวจสอบสัมภาระร่วมกันแล้วพบความสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารก็ไม่จำเป็นต้องทำการแจ้งต่อผู้ขนส่งดังที่กล่าวไว้ข้างต้นตามมาตรา 20 วรรคสอง⁴⁸ การที่อนุสัญญา CVR กำหนดยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องทำการแจ้งอาจเนื่องจากเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้ทราบแล้วขณะตรวจสอบร่วมกับคนโดยสารว่าสัมภาระนั้นสูญหายหรือเสียหายในส่วนใดบ้าง

2.2.4.2.3 ความเสียหายอันเกิดจากการชักช้าในการรับขน

โดยปกติแล้วเมื่อเป็นการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ หากเกิดความชักช้าในการรับขนย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในอนุสัญญา CVR มิได้ให้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขนคนโดยสาร แต่ได้ให้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขนสัมภาระตามมาตรา 15 วรรคสอง ที่บัญญัติว่า หากคนโดยสารเลือกที่จะรับสัมภาระที่ถือว่าสูญหายแล้วพบภายหลัง คนโดยสารต้องคืนค่าเสียหายจากการสูญหายที่ตนได้รับไว้ แต่คนโดยสารยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบชักช้าได้ จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจึงถือได้ว่าอนุสัญญา CVR ให้สิทธิแก่คนโดยสารในการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการรับขนสัมภาระชักช้า

2.2.5 บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ

ในการปฏิบัติการรับขนนั้นผู้ขนส่งอาจจะได้กระทำการต่างๆ ด้วยตนเองทั้งหมด เช่น การรับขนบางเส้นทางที่ผู้ขนส่งไม่ชำนาญหรือมีจำนวนยานพาหนะไม่เพียงพอสำหรับการ

⁴⁸ CVR, Article 20 “2. The passenger shall be relieved of the obligations imposed on him by paragraph 1 of this article if the loss or condition of the luggage has been duly checked by the passenger and the carrier.”

ให้บริการ หรือการให้บริการต่างๆ บนยานพาหนะในระหว่างการเดินทาง ผู้ขนส่งก็อาจให้บุคคลอื่นทำการขนส่งแทนตน ซึ่งหากในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวบุคคลอื่นนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นมาตรา 4⁴⁹ ของอนุสัญญา CVR ก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นการกระทำหรือการงดเว้นของตนเอง กล่าวคือ ในมาตรา 4 นั้นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นของตัวแทน (agents) ลูกจ้าง (servants) หรือบุคคลอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติกรับขนนั้น (other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations) ตามที่ผู้ขนส่งมอบหมาย และหากตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นๆ เช่นว่านั้นทำภายในขอบเขตที่จ้าง ให้ถือว่าการกระทำหรือการงดเว้นเช่นนั้นเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง ดังนั้นหลักประการสำคัญที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้น ต้องได้ความว่าการกระทำหรือการงดเว้นของบุคคลดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำภายในขอบเขตที่จ้าง หากเป็นการกระทำนอกเหนือขอบเขตที่จ้างผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด

นอกจากความรับผิดในการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติกรับขนแล้ว มาตรา 17 วรรคสอง⁵⁰ ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นที่บุคคลภายนอกมีส่วนก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นด้วยและเมื่อผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแล้วผู้ขนส่งก็มีสิทธิไล่เบี้ยกับบุคคลดังกล่าว อย่างไรก็ตาม จากบทบัญญัติดังกล่าวมีประเด็นปัญหาว่าบุคคลภายนอกนี้หมายความว่ารวมถึงคนโดยสารคนอื่นด้วยหรือไม่ ซึ่งโดยส่วนตัวผู้เขียนเห็นว่าคำว่า “บุคคลภายนอก” ตามบทบัญญัตินี้เป็นคำที่มีความหมายกว้างโดยหมายถึงทุกคนที่มิใช่ผู้ขนส่ง ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติกรับขน และคนโดยสารที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น หากคนโดยสารคนอื่นบนยานพาหนะเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบตามมาตรา 17 วรรคสอง แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิไล่เบี้ยคนโดยสารที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวได้

⁴⁹ CVR, Article 4 “For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of all other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations which are incumbent upon him by virtue of the contract of carriage by road when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.”

⁵⁰ CVR, Article 17 “2. Where the carrier is liable for the loss or damage but a third party has contributed thereto by his acts or omissions, the carrier shall be liable for the whole of such loss or damage without prejudice to any right or recourse he may have against such third party.”

2.2.6 เหตุยกเว้นความรับผิด

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากการรับขนไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารเองหรือเกิดแก่สัมภาระหากเข้าเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 11 วรรคหนึ่ง และมาตรา 14 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.2.4 อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นไปตามเหตุยกเว้นความรับผิดต่างๆ ดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญา CVR สามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปและเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ

2.2.6.1 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป

เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีทั่วไปบัญญัติอยู่ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง และมาตรา 17 วรรคสาม⁵¹ ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปนี้ใช้ในทุกรณีไม่ว่าจะเป็นกรณีที่คนโดยสารตาย ได้รับความเจ็บแสบร่างกายหรือจิตใจ รวมทั้งความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ โดยในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยไม่ชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือเกิดจากพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร เช่น การที่คนโดยสารยื่นแขนหรือศีรษะออกไปนอกยานพาหนะจนได้รับความเสียหาย และในมาตรา 17 วรรคสามได้กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุการฉีกฉีกหรือเมื่อตามกฎหมายเฉพาะที่บังคับใช้ในรัฐภาคนั้นกำหนดให้ผู้ดำเนินการติดตั้งนิวเคลียร์หรือบุคคลอื่นที่ เป็นผู้กระทำการแทนต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵¹ CVR, Article 17 “1. The carrier shall be exonerated wholly or in part from his liability under this Convention to the extent that loss or damage results from the wrongful act or neglect of the passenger or from conduct by the passenger not conforming to the normal conduct of a passenger.

3. The carrier shall not be liable under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage.”

2.2.6.2 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ

บทบัญญัติที่เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะนี้จะบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ สำหรับการยกเว้นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร และสำหรับการยกเว้นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระของคนโดยสาร

2.2.6.2.1 กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร หากพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้วก็ตาม⁵²

2.2.6.2.2 กรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด หากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระนั้นเป็นผลมาจากสภาพบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเอง หรือจากความเสี่ยงภัยพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการเนาเปื่อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ หรือจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังแล้วตามข้อเท็จจริงแต่ละกรณี ดังที่บัญญัติในมาตรา 14 วรรคสอง⁵³ ซึ่งสามารถแยกเหตุที่ผู้ขนส่งจะนำมาอ้างเพื่อไม่ต้องรับผิดได้ดังต่อไปนี้

(1) สภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาระนั่นเอง หรือจากความเสี่ยงภัยพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการเนาเปื่อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ (a special risk inherent in its perishable or dangerous nature)

⁵² CVR, Article 11 “2. The carrier shall be relieved of this liability if the accident was caused by circumstances which a carrier, using the diligence which the particular facts of the case called for, could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.”

⁵³ CVR, Article 14 “2. The carrier shall be relieved of this liability if the loss or damage results from an inherent defect in the luggage, from a special risk inherent in its perishable or dangerous nature or from circumstances which a carrier using the diligence which the particular facts of the case called for could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.”

อนุสัญญา CVR ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “สภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาระนั่นเอง” (an inherent defect in the luggage) แต่น่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “hidden defect” ซึ่งหมายถึง ความไม่สมบูรณ์ของสิ่งของที่ไม่สามารถเห็นได้จากการตรวจสอบอย่างเหมาะสม (A product imperfection that is not discoverable by reasonable inspection) * นอกจากนี้ ตามอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (CMR) มีการกล่าวถึงสภาพบกพร่องที่แฝงอยู่เช่นกันโดยใช้คำว่า “inherent vice” ซึ่งมีผู้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงข้อบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมบางประการอันแฝงอยู่ในของนั่นเอง ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความเสียหายหรือการถูกทำลายแห่งของนั้นในระหว่างการรับขน หรืออาจกล่าวได้ว่ามีบางสิ่งแฝงอยู่ในของเหล่านั้นไม่พร้อมที่จะต้านทานกับเหตุการณ์ปกติธรรมดาซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการรับขนนั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องใช้ระดับความระมัดระวังตามปกติ ซึ่งจะต้องกระทำเกี่ยวกับของนั้นด้วย ดังนั้น จึงมีปัจจัยต้องพิจารณา 2 ประการ คือ สภาพตามธรรมชาติแห่งของนั้น และวิธีการตามปกติของผู้ขนส่งในการดำเนินการรับขนของ⁵⁴ ตัวอย่างสภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาระนั่นเอง เช่น สัมภาระนั้นมีความชื้นทำให้ขึ้นราหรือละลายหรือมีลักษณะผิดปกติ

สำหรับความเสี่ยงภัยพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระที่ทำให้เน่าเปื่อยได้หรือที่ทำให้มีสภาพเป็นอันตราย (a special risk inherent in its perishable or dangerous nature) อนุสัญญา CVR ก็มีได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสี่ยงภัยพิเศษ” (a special risk) ไว้เช่นกัน แต่ในมาตรา 35⁵⁵ ของอนุสัญญาการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศ (CIV) ได้กำหนดลักษณะที่ถือว่าความเสี่ยงภัยพิเศษไว้ดังนี้

- ไม่มีการหีบห่อ หรือการหีบห่อไม่เหมาะสม
- สภาพพิเศษของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น
- การจัดส่งสิ่งของที่ไม่อาจยอมรับให้ทำการขนส่งได้ในฐานะสัมภาระลงทะเลเบียน

* ใน Black's Law Dictionary มีได้ให้ความหมายของคำว่า inherent defect ไว้โดยตรง แต่ให้ดูที่ความหมายของคำว่า “hidden defect”

⁵⁴ Hill and Messent with Glass, CMR: Contract for the International carriage of goods by road, p. 111

⁵⁵ CIV, Article 35 “The railway shall be relieved of such liability when 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 registered luggage;
- (c) the dispatch as registered luggage of articles not acceptable for carriage.”

อย่างไรก็ตาม ลักษณะของความเสียหายพิเศษที่ผู้ขนส่งสามารถกล่าวอ้างเพื่อที่จะไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น ต้องเป็นความเสียหายพิเศษที่ส่งผลให้เกิดการเนาเปื้อนหรือทำให้สัมภาระมีสภาพเป็นอันตราย

(2) สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ แม้ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงในแต่ละกรณี ซึ่งเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดเช่นเดียวกับความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร

2.2.7 การจำกัดความรับผิด

แม้ผู้ขนส่งจะไม่สามารถพิสูจน์เพื่อยกเว้นความรับผิดของตนได้ก็มิใช่ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายอย่างเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากอนุสัญญา CVR ได้จำกัดจำนวนสูงสุดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้ ดังนั้น หากผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้รับความเสียหายไม่เกินจำนวนเงินที่จำกัด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับความเสียหายจริง แต่หากผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้รับความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินที่จำกัดไว้ ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ชดใช้เพียงเท่าที่อนุสัญญา CVR จำกัดไว้เท่านั้น

ในกรณีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CVR นั้น ได้กำหนดไว้เป็น “ฟรังก์ทองคำ” แต่ต่อมาอนุสัญญา CVR ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดจาก “ฟรังก์ทองคำ” เป็น “หน่วยทางบัญชี” โดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road 1978) แต่พิธีสารนี้ยังไม่มีผลบังคับเนื่องจากปัจจุบันมีเพียง 2 ประเทศที่ให้สัตยาบัน (พิธีสารจะมีผลบังคับเมื่อพ้น 90 วันหลังจากมีประเทศอย่างน้อย 5 ประเทศยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารภาคยานุวัติในการเข้าเป็นภาคี) ดังนั้น ในส่วนรายละเอียดของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่จะกล่าวต่อไป ผู้เขียนจะแสดงทั้งหน่วย “ฟรังก์ทองคำ” และ “หน่วยทางบัญชี”

การจำกัดความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา CVR แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร และการจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

* เงินฟรังก์ที่อ้างถึงในอนุสัญญานี้คือ ฟรังก์ทองคำ น้ำหนัก 10/31 กรัม ซึ่งมีความบริสุทธิ์ 900

2.2.7.1 การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร

สำหรับค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นมาตรา 13 วรรคหนึ่ง⁵⁶ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ในเหตุการณ์เดียวกันไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ทองคำ สำหรับผู้เสียหายแต่ละราย (ซึ่งต่อมามาตรา 13 ของพิธีสาร ได้แก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ไม่เกิน 83,333 หน่วยทางบัญชีต่อผู้เสียหายแต่ละราย) หากเป็นกรณีที่มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมากกว่า 1 ราย และการใช้สิทธิเรียกร้องทั้งหมดเกินจำนวนดังกล่าว การใช้สิทธิเรียกร้องนี้จะต้องลดลงตามส่วน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงกว่าที่อนุสัญญา CVR กำหนดไว้ก็ได้

นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้เปิดทางให้รัฐภาคีสามารถกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่านี้หรือไม่จำกัดเลยก็ได้ นอกจากนี้ หากผู้ขนส่งมีสถานประกอบการแห่งใหญ่อยู่ในประเทศที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีได้มีการบัญญัติจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือไม่จำกัดจำนวนไว้ ให้นำกฎหมายภายในของประเทศนั้น (ซึ่งไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย) มาใช้บังคับกับเรื่องการจำกัดความรับผิด

2.2.7.2 การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

ในส่วนของค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ในกรณีที่ความเสียหายเกิดแก่สัมภาระนั้นมาตรา 16 วรรคหนึ่ง⁵⁷ ได้จำกัดจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้เท่ากับจำนวนที่สูญหายหรือ

⁵⁶ CVR, Article 13 “1. The total damages payable by the carrier in respect of the same occurrence shall not exceed 250,000 francs for each victim. Any Contracting State may, however, set a higher limit or set no limit at all. When the carrier has his principal establishment in such a State, or in a non-contracting State whose legislation provides for a higher limit or does not provide for a limit at all, the law of that State, not including the rules relating to conflict of laws, shall apply for the determination of the total amount.”

⁵⁷ CVR, Article 16 “1. When under the provisions of this Convention a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of or in respect of damage to luggage, such compensation shall be claimable in an amount equal to the amount of the loss or damage, but is shall not exceed 500 francs for each piece of luggage nor 2,000 francs for each passenger. Compensation may also be claimed in respect of total or partial loss of or in respect of damage to

เสียหายจริง แต่ไม่เกิน 500 ฟรังก์ของค่าต่อสัมภาระ 1 ชิ้น และไม่เกิน 2,000 ฟรังก์ของค่าต่อคนโดยสาร 1 คน (ซึ่งต่อมาใน มาตรา 16 วรรคหนึ่งของพิธีสารได้แก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบเป็น ไม่เกิน 166.67 หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระ 1 ชิ้น และไม่เกิน 666.67 หน่วยทางบัญชีต่อคนโดยสาร 1 คน) และในกรณีที่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารแต่ละคนได้นำติดตัวมาหรือสวมใส่ไว้ สูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายไม่เกิน 1,000 ฟรังก์ของค่าต่อคนโดยสาร 1 คน (ซึ่งต่อมาใน มาตรา 16 วรรคหนึ่งของพิธีสารได้แก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบเป็นไม่เกิน 333.33 หน่วยทางบัญชีต่อคนโดยสาร 1 คน) อย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนดได้

มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติในอนุสัญญา CVR ไม่ได้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งใน ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารจากการรับขนสัมภาระที่ซุกซ่อนไว้

2.2.8 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารดังที่กล่าวไว้ข้างต้นในข้อ 2.2.7 นั้น บทบัญญัติในมาตรา 13 วรรคสองและมาตรา 16 วรรคสอง⁵⁸ ของอนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้เหมือนกันโดยให้จำนวนเงินที่จำกัดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ การเรียกให้ชำระหรือชดใช้ และดอกเบี้ยตามที่กำหนดในกฎหมายที่นำมาใช้กับคดี

personal effects carried or worn by the passenger, but it shall not exceed 1,000 francs for each passenger.”

⁵⁸ CVR, Article 13 “2. The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs incurred by the parties in asserting their rights, payment or reimbursement of which may devolve on the carrier, and of interest calculated in conformity with the law judged applicable by the court seized of the case.”

CVR, Article 16 “2. The amounts referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs incurred by the parties in asserting their rights, payment or reimbursement of which may devolve on the carrier, and of interest calculated in conformity with the law judged applicable by the court seized of the case.”

2.2.9 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

แม้อนุสัญญา CVR จะให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่ง แต่หากมีพฤติการณ์บางอย่างหรือพฤติกรรมบางอย่างของผู้ขนส่งที่ไม่เหมาะสม ผู้ขนส่งก็ไม่แน่ว่าจะมีสิทธิที่จะยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอีกต่อไป ดังนั้นอนุสัญญา CVR จึงได้กำหนดเหตุตัดสิทธิของผู้ขนส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ โดยแบ่งออกได้เป็นเหตุตัดสิทธิในกรณีทั่วไปและเหตุตัดสิทธิในกรณีเฉพาะ ดังนี้

2.2.9.1 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีทั่วไป

บทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคสอง⁵⁹ ได้กำหนดเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ว่า หากความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบด้วยตามมาตรา 4 ซึ่งได้แก่ ตัวแทนลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนและผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวน

2.2.9.2 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีเฉพาะ

เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร ได้แก่การที่ผู้ขับที่มีความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจทำให้สมรรถนะในการขับลดลงอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ ความเหนื่อยล้า ความเจ็บป่วย ความวิตกกังวล และการเสพย์สิ่งมีเมา หรือยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนมีความผิดปกติ หรือการกระทำที่ไม่ชอบใดๆ หรือความประมาทของบุคคลที่ผู้ขนส่งเช่ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 4 แม้ว่าความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารนั้นจะเกิดจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่

⁵⁹ CVR, Article 18 “2. If the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by the carrier or a person for whom he is responsible under article 4, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability wholly or in part or which limit the compensation payable. The same rule shall apply to a person for whom the carrier is responsible under article 4 if that person’s liability is involved and the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by that person.”

สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้วก็ตามดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 11 วรรคสาม⁶⁰

ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นเนื่องมาจากการที่ผู้ขับขี่มีความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนมีความผิดปกติ หรือการกระทำที่ไม่ชอบใดๆ หรือความประมาทของบุคคลที่ผู้ขนส่งเช่ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 4 ผู้ขนส่งก็ไม่อาจยกเหตุต่างๆ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 14 วรรคสาม⁶¹ เช่น การกล่าวอ้างว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากสภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเองหรือจากความเสียหายพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการเนาเปื่อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ หรือเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้โดยได้ใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม ขึ้นกล่าวอ้างเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบ

2.2.10 ข้อตกลงที่ขัดกับอนุสัญญา CVR

ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมให้ตกเป็นโมฆะ ทั้งนี้ ในอนุสัญญา CVR ยังได้ยกตัวอย่างข้อตกลงที่ตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันภัยจากสัญญาประกันภัยที่ทำไว้สำหรับคนโดยสารหรือข้อสัญญาที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ ข้อตกลงที่เป็นการผลัดภาระการพิสูจน์ หรือข้อตกลงที่กำหนดเกี่ยวกับเขต

⁶⁰ CVR, Article 11 “3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in, or malfunctioning of, the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.”

⁶¹ CVR, Article 14 “3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in or malfunctioning of the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.”

อำนาจขององค์กรชี้ขาดคดีที่ทำไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย แต่ข้อตกลงที่เป็นโมฆะจะไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของสัญญา⁶²

2.2.11 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

อนุสัญญา CVR ได้กำหนดเงื่อนไขในการฟ้องคดีไว้เป็นเฉพาะ โดยได้กำหนดศาลของประเทศที่มีเขตอำนาจพิจารณาและอายุความในการฟ้องคดี ดังนี้

2.2.11.1 เขตอำนาจศาล

การใช้สิทธิทางศาลนั้น มาตรา 21 วรรคหนึ่ง⁶³ กำหนดให้การดำเนินคดีทุกคดีที่เกิดขึ้นจากการรับขนภายใต้อนุสัญญา CVR โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีของรัฐภาคีดังต่อไปนี้

1) เขตอำนาจศาลตามที่คู่สัญญารับขนได้ตกลงไว้ แต่ต้องเป็นศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคี อย่างไรก็ตาม การตกลงกันเรื่ององค์กรชี้ขาดคดีนั้นจะต้องตกลงกัน

⁶² CVR, Article 23 “1. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

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

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

⁶³ CVR, Article 21 “1. In all legal proceedings arising out of carriage under this Convention the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a Contracting Party designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of the country within whose territory is situated:

(a) the place where the defendant has his principal place of business, is habitually resident or has the place of business through which the contract of carriage was made; or

(b) the place where the loss or damage occurred; or

(c) the place of departure or of destination of the carriage;

and in no other court or tribunal.”

ภายหลังเหตุการณ์ที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว หากตกลงกันไว้ก่อนมาตรา 23 วรรคสามกำหนดว่าข้อตกลงเช่นนั้นเป็นโมฆะ

2) เขตอำนาจศาลตามที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ โจทก์อาจนำคดีมาฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ซึ่งสถานที่ดังต่อไปนี้ตั้งอยู่ได้

- (1) สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือสถานประกอบธุรกิจของจำเลย
- (2) สถานที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย
- (3) สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทาง

2.2.11.2. อายุความ

บทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวกับอายุความอนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้ในมาตรา 22⁶⁴ โดยในมาตรา 22 วรรคหนึ่งได้กำหนดอายุความสำหรับการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย

⁶⁴ CVR, Article 22 “1. The period of limitation for actions arising out of the death or wounding of or out of any other bodily or mental injury to a passenger shall be three years. The period of limitation shall run from the date on which the person suffering the loss or damage had or should have had knowledge of it. However, the period of limitation shall not exceed five years from the date of the accident.

2. The period of limitation for actions arising out of carriage under this Convention other than those referred to in paragraph 1 of this article shall in all cases be one year. The period of limitation shall run from the date on which the vehicle arrived at the place of destination of the passenger or, in the case of non-arrival, from the date on which the vehicle ought to have arrived at the place of destination of the passenger.

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

4. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the extension of the period of limitation shall be governed by the provisions of the law of the court or tribunal seized of the case not

สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของคนโดยसार สำหรับการฟ้องร้องดำเนินคดีในกรณีอื่นๆ จะกำหนดไว้ในมาตรา 22 วรรคสอง

จากบทบัญญัติดังกล่าว สามารถแบ่งอายุความในการฟ้องร้องดำเนินคดีได้ดังต่อไปนี้

(1) หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของคนโดยसार คนโดยसारต้องฟ้องร้องภายใน 3 ปี โดยอายุความ 3 ปีนั้นให้เริ่มนับแต่วันที่คนโดยसारได้รับความสูญเสียหรือเสียหายหรือนับแต่วันที่รับรู้หรือควรรู้ถึงความสูญเสียหรือเสียหายนั้น อย่างไรก็ตามอายุความดังกล่าวต้องไม่เกิน 5 ปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ

(2) หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีที่เกี่ยวกับการรับชดเชยภายใต้อนุสัญญา CVR ในกรณีอื่นๆ เช่น การที่คนโดยसारฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายกรณีที่สัมภาระหรือของใช้ส่วนตัวสูญหายหรือเสียหาย มาตรา 22 วรรคสอง กำหนดให้ต้องฟ้องร้องดำเนินคดีภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทางของคนโดยसारหรือในกรณีที่ยานพาหนะมาไม่ถึงสถานที่ปลายทาง อายุความจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง ณ สถานที่ปลายทางของคนโดยसार

นอกจากนี้ บทบัญญัติในอนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดเหตุที่ทำให้อายุความในการฟ้องร้องคดีภายใต้อนุสัญญา CVR สะดุดหยุดอยู่หรือขยายได้ โดยบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสาม กำหนดให้อายุความสะดุดหยุดอยู่เมื่อมีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร แต่จะเริ่มนับอายุความต่อเมื่อผู้ขนส่งได้คัดค้านข้อแจ้งโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งคืนกลับไปยังผู้ที่แจ้ง หากมีการยอมรับบางส่วน อายุความจะเริ่มนับอีกครั้งเฉพาะในส่วนที่ยังโต้แย้งกันอยู่เท่านั้น นอกจากนี้หากมีการแจ้งในเรื่องเดียวกันอีกไม่ถือเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะได้ตกลงที่จะรับไว้พิจารณา โดยภาระการพิสูจน์ในเรื่องการได้รับการแจ้งหรือการตอบและส่งคืนเอกสารดังกล่าวจะตกอยู่กับคู่สัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างข้อเท็จจริงเหล่านั้น ตัวอย่างเช่น หากคนโดยसारฟ้องคดีโดยมีประเด็นเรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่ คนโดยสารก็เป็นฝ่ายที่ต้องนำสืบต่อศาลว่าได้มีการแจ้งเรื่องความสูญหายหรือเสียหายเมื่อไร หรือผู้ขนส่งปฏิเสธเมื่อไร

including the rules relating to conflict of laws. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.”

สำหรับการขยายอายุความนั้น บทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสี่ให้เป็นไปตาม บทบัญญัติของกฎหมายหรือศาลหรือองค์การชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี แต่ไม่รวมถึงกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกัน

2.3 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 5: การข้ามแดนของบุคคล (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement Annex 5: Cross-Border Movement of People)

2.3.1 ความเป็นมาของภาคผนวก 5

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (ซึ่งต่อไปนี้จะเขียนขอเรียกว่า “ความตกลง GMS”) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง* โดยมีความมุ่งหมายที่จะให้เกิดความเจริญร่วมกันในภูมิภาคโดยความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ซึ่งเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่เน้นการพัฒนาเส้นทางทางขนส่งทางถนนเป็นหลัก ตลอดจนการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดนจึงได้จัดทำ “ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม” เป็นโครงการนำร่อง ซึ่งรู้จักกันในชื่อย่อว่า Tripartite Agreement โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งคนโดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อประสานกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและ

* โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ซึ่งมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โครงการดังกล่าวสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่างกัน 9 สาขา คือ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน การเกษตร การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งความร่วมมือในด้านคมนาคมขนส่งถือได้ว่าเป็นความก้าวหน้าที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด กล่าวคือ ได้มีการทำความตกลงอย่างเป็นทางการ ซึ่งประเทศภาคี GMS ทั้ง 6 ประเทศ ได้เข้าเป็นภาคีความตกลงแล้ว และได้จัดทำรายละเอียดในการอนุวัติการโดยครบถ้วนทุกเรื่อง ทั้งในรูปของภาคผนวก (Annexes) พิธีสาร (Protocols) และบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understandings)

คนโดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งหลังจากที่ทั้ง 3 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลง Tripartite Agreement เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ต่อมาได้มีการแก้ไขความตกลงนี้ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 โดยเพิ่มมาตรา 36 (ทวิ)⁶⁵ เพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกอื่นในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอีก 3 ประเทศ คือ ประเทศกัมพูชา ประเทศพม่า และประเทศจีน สามารถเข้าร่วมเป็นภาคี (โดยการภาคยานุวัติ) ในความตกลงได้ด้วย ซึ่งทั้ง 3 ประเทศได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีดังนี้

1. ประเทศกัมพูชาภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 โดยไม่มีเงื่อนไขแต่อย่างใด
2. ประเทศจีนภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 โดยมีกำหนดเงื่อนไขเวลา (ไม่ใช่ข้อสงวน) ว่าในระยะแรกของการอนุวัติการความตกลงตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในภาคผนวกและพิธีสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องจะใช้บังคับแก่รถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เท่านั้น ในระยะต่อไปเมื่อพ้น 2 ปี นับแต่ภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าวมีผลใช้บังคับ จึงให้ใช้บังคับแก่รถยนต์ทุกชนิดที่ระบุไว้ในความตกลง
3. ประเทศพม่าภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 โดยมีกำหนดเงื่อนไขเวลาตามที่ได้เจรจาตกลงกับภาคีอื่นๆ ในภายหลังโดยระบุไว้ใน มาตรา 1 (ข) (2) ของภาคผนวก 8 (การอนุญาตให้นำเข้ารถที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศเป็นการชั่วคราว) เช่นเดียวกับประเทศจีน

เมื่อทั้ง 6 ประเทศ ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงแล้วจึงได้เปลี่ยนชื่อความตกลงที่ดำเนินการเจรจากันจาก “ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดน” เป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” ดังที่ปรากฏในปัจจุบัน ซึ่งผลของความตกลงดังกล่าวจึงได้มีการจัดทำภาคผนวกจำนวน 17 ภาคผนวก และพิธีสารจำนวน 3 พิธีสาร ซึ่งเป็นรายละเอียดในทางปฏิบัติ โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะภาคผนวก 5 เท่านั้นเนื่องจากเป็นภาคผนวกที่เกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลอันเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความมุ่งหมายที่จะวิเคราะห์

⁶⁵ Tripartite Agreement, Article 36 (bis): Accession “The Agreement is open for accession by any country in the Greater Mekong Subregion. The instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Contracting Parties”

2.3.2 ขอบเขตการบังคับใช้

ความตกลง GMS มีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งคนโดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิก โดยในภาคผนวก 5 ซึ่งเป็นเรื่องการข้ามแดนของบุคคล ได้บัญญัติขอบเขตการบังคับใช้ไว้ในข้อ 10⁶⁶ โดยกำหนดว่าภาคผนวกนี้ให้ใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางถนนด้วยรถเพื่อสินค้าหรือไม่คิดค่าตอบแทนทุกสัญญาซึ่งกระทำในทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง เมื่อสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางขนส่งตั้งอยู่ในดินแดนของภาคีสัญญาต่างประเทศกัน อย่างไรก็ตาม หากเป็นสัมภาระที่ไม่ได้ไปพร้อมกับคนโดยสารจะไม่อยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้ แต่ให้อยู่ในบังคับของภาคผนวก 10

จากบทบัญญัติข้างต้น สามารถแยกพิจารณาการรับขนที่อยู่ภายใต้ของเขตการบังคับใช้ของภาคผนวก 5 ได้ดังนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางถนน

การรับขนที่จะอยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้ต้องเป็นการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน โดยคำว่า “คนโดยสาร” นั้น ภาคผนวก 5 ได้ให้ความหมายไว้ในข้อ 1 (จ)⁶⁷ ว่าหมายถึงบุคคลที่ถูกขนส่งโดยผู้ขนส่งไม่ว่าจะเพื่อสินค้าหรือไม่คิดค่าตอบแทนในทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง โดยกระทำผ่านสัญญารับขนที่กระทำโดยบุคคลนั้นหรือในนามของบุคคลนั้น จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว บุคคลที่ถูกขนส่งจะเสียค่าตอบแทนหรือไม่ และไม่ว่าจะมีสัญชาติใดก็ตาม ก็ยังคงอยู่ภายใต้ภาคผนวก 5 อย่างไรก็ตาม ภาคผนวก 5 ได้ให้ความสำคัญที่ตัวบุคคลที่รับทำการรับขน กล่าวคือ

⁶⁶ Annex 5, Article 10 “Scope of Application

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

(b) The carrier liability for carriage of unaccompanied luggage will be governed by the regime stipulated in Annex 10 the Agreement.

⁶⁷ Annex 5, Article 1 “(f) Passenger: any person who, in the performance of a contract of carriage made by him/her or on his/her behalf, is carried by a carrier either for reward or gratuitously in the course of the latter's business.”

บุคคลนั้นต้องเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพให้บริการขนส่งเป็นทางการค้าซึ่งผู้เขียนจะกล่าวอีกครั้งหนึ่งในหัวข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

สำหรับคำว่า “สัมภาระ” ที่ปรากฏในภาคผนวก 5 นั้นแบ่งออกเป็นหลายประเภท ดังนี้

(1) สัมภาระที่ไปกับคนโดยสาร (Accompanied Luggage)⁶⁸ หมายถึงสัมภาระที่เดินทางมากับคนโดยสารบนพาหนะขนส่งเดียวกัน กล่าวคือเป็นกรณีที่คนโดยสารและสัมภาระอยู่บนรถคันเดียวกัน ซึ่งสัมภาระที่ไปกับคนโดยสารยังแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระติดตัว (Hand Luggage)⁶⁹ ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่ถูกเก็บรักษาโดยคนโดยสารระหว่างการขนส่ง และสัมภาระลงทะเบียน (Registered Luggage)⁷⁰ ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง

(2) สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร (Unaccompanied Luggage)⁷¹ หมายถึงสัมภาระที่ขนส่งเหมือนเป็นสินค้าซึ่งโดยปกติจะไม่อยู่บนพาหนะขนส่งเดียวกันกับคนโดยสาร กล่าวคือเป็นกรณีที่คนโดยสารและสัมภาระมิได้อยู่บนรถคันเดียวกัน

อย่างไรก็ดี สัมภาระที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติของภาคผนวก 5 นั้น ต้องเป็นสัมภาระที่ไปกับคนโดยสารเท่านั้น ส่วนสัมภาระที่ไม่ได้ไปพร้อมกับคนโดยสารข้อ 10 (ข) กำหนดให้อยู่ภายใต้ภาคผนวก 10 ซึ่งอยู่นอกขอบเขตการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

⁶⁸ Annex 5, Article 1 “(a) Accompanied Luggage: luggage that travels with the passenger on the same means of transportation”

⁶⁹ Annex 5, Article 1 “(e) Hand Luggage: luggage kept by the passenger with him/her during the carriage.”

⁷⁰ Annex 5, Article 1 “(g) Registered Luggage: luggage taken over from the passenger by the carrier for the purpose of the carriage.”

⁷¹ Annex 5, Article 1 “(k) Unaccompanied Luggage: luggage conveyed like cargo, normally not on the same means of transportation as the passenger”

2. เป็นการรับขนด้วยรถ

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระที่อยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้เป็นการรับขนทางถนน ดังนั้นยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนคือ รถ (motor vehicle) ซึ่งภาคผนวก 5 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้โดยเฉพาะ แต่มีการให้คำจำกัดความไว้ในความตกลงหลัก คือ ความตกลง GMS ซึ่งในข้อ 3 (ญ)⁷² ได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงรถที่ใช้พลังงานขับเคลื่อน ซึ่งปกติใช้ขนส่งบุคคลหรือสินค้าทางถนน สำหรับประเภทของรถยนต์ได้กำหนดไว้ในมาตรา 1 ของภาคผนวก 2⁷³ ซึ่งหมายความรวมถึงรถเดี่ยว รถที่มีการพ่วง (รถที่ลากจูงกึ่งพ่วง) และรถกึ่งพ่วง (รถซึ่งถูกลากโดยรถยนต์อีกคันหนึ่งโดยส่วนหนึ่งของรถถูกวางซ้อนบนรถคันที่ลาก) แต่ไม่รวมถึงพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าทางถนนหรือเพื่อลากพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งคนหรือสินค้าโดยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการนี้ เช่น รถแทรกเตอร์เพื่อการเกษตรหรือเครื่องมือในการสร้างถนน แต่ไม่รวมถึงพาหนะขนส่งทางรถไฟ รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์

3. เป็นการรับขนระหว่างประเทศ

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระตามภาคผนวก 5 ต้องเป็นการรับขนจากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางซึ่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางต้องเป็นภาคีความตกลงนี้ด้วย ดังนั้น หากสัญญาฯ รับขนคนโดยสารและสัมภาระมีสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางอยู่ในประเทศเดียวกันแม้ประเทศนั้นจะเป็นภาคีของความตกลง หรือแม้คนโดยสารจะมีสัญชาติของประเทศที่เป็นภาคีอีกประเทศหนึ่ง การรับขนดังกล่าวก็ไม่อยู่ในขอบเขตของภาคผนวก 5 เช่น สัญญาฯ รับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

⁷² Agreement, Article 3 “(j) Motor vehicle: a power-driven Vehicle that is normally used for carrying People or goods by road of the types defined in Annex 2.”

⁷³ Annex 2, Article 1: Types of Motor Vehicles

A “motor vehicle” is a power-driven Vehicle that is normally used for carrying People or goods by road. It also includes rigid motor vehicle, articulated vehicles (a prime mover drawing a semi-trailer), and semi-trailers (a vehicle drawing by a motor vehicle in such a manner that part of the trailer is superimposed on the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and its load is borne by the motor vehicle). However, it does not cover vehicles that are only incidentally used for carrying persons or goods by road or for drawing on the road, such as agricultural tractors or road building contracting equipment. It also does not cover rail-borne vehicle

คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการขนส่งจากกรุงเทพมหานคร (ซึ่งเป็นภาคีภาคผนวก 5) ไปยังจังหวัดเชียงราย แม้ผู้ขนส่งจะเป็นบริษัทที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศพม่า (ซึ่งเป็นภาคีภาคผนวก 5) และคนโดยสารจะมีสัญชาติลาว (ซึ่งเป็นภาคีภาคผนวก 5) การรับขนดังกล่าวนี้ก็ไม่อยู่ในขอบเขตการบังคับของภาคผนวก 5

2.3.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในภาคผนวก 5 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดได้ และได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต่อคนโดยสารในหลายประการ ดังนี้

1) สิทธิที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกิน

ค่าธรรมเนียมในการรับขนสัมภาระที่ไปกับคนโดยสารนั้นข้อ 8⁷⁴ ของภาคผนวก 5 ได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

ก. กรณีที่เป็นการขนส่งไม่ประจำทาง

หากเป็นการขนส่งไม่ประจำทาง ภาคผนวก 5 ให้คนโดยสารและผู้ขนส่งสามารถตกลงกันได้ว่าจะให้คนโดยสารนำสัมภาระติดตัวไปได้กี่กิโลกรัม

ข. กรณีที่เป็นการขนส่งประจำทาง

หากเป็นการขนส่งประจำทาง คนโดยสารสามารถนำสัมภาระไปได้คนละไม่เกิน 20 กิโลกรัมโดยไม่เสียค่าธรรมเนียมแต่สัมภาระนี้ต้องมีขนาดที่เหมาะสมด้วย หากคนโดยสารนำสัมภาระไปเกินกว่า 20 กิโลกรัมก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนเกิน ซึ่งการคำนวณค่าธรรมเนียมส่วนเกินนั้นขึ้นอยู่กับเส้นทางในการรับขนแต่ต้องไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของค่าโดยสารต่อจำนวน

⁷⁴ Annex 5, Article 8: "Accompanied Luggage Allowance and Excess Luggage Charges

(a) For non-scheduled transport service the luggage allowance is left to the mutual agreement between the parties to the contract of carriage.

(b) For scheduled transport services each passenger is to be allowed to bring along free of charge luggage weighing up to 20 kilograms and of reasonable size. Transport operators may charge for excess five percent of a full-fare passenger ticket price per excess kilogram of weight."

กิโลกรัมที่เกิน ดังนั้น หากสัมภาระมีน้ำหนักเกิน 20 กิโลกรัม คนโดยสารก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนที่เกินนั้น

2) หน้าที่ในการออกเอกสารรับขน

เนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ ภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดให้มีการออกเอกสารในการรับขนเพื่อเป็นการบันทึกเกี่ยวกับความตกลงระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารไว้ โดยในข้อ 11⁷⁵ ได้แบ่งเอกสารการรับขนออกเป็น 2 ประเภท คือ ตั๋วโดยสาร (passenger ticket) และตั๋วสัมภาระ (luggage registration voucher) โดยมีรายละเอียดดังนี้

⁷⁵ Annex 5, Article 11: The Contract of Carriage

(a) Transport Document

Passenger Ticket

(i) The contract of carriage shall be recorded via the issuance of a collective or individual passenger ticket. The absence, irregularity, or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provision of this Annex.

(ii) The ticket shall mention in the national language and in English the following particulars:

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

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

Luggage Registration Voucher

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

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

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

(1) ตั๋วโดยสาร

ภาคผนวก 5 กำหนดให้ทำการบันทึกสัญญารับขนที่ตกลงกันโดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วโดยสารแบบกลุ่มหรือแบบรายบุคคล และตั๋วโดยสารอาจออกโดยระบุชื่อคนโดยสารไว้โดยเฉพาะหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้ อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการออกตั๋วโดยสาร หรือมีการออกตั๋วโดยสารไว้แต่ตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหาย ความผิดปกติหรือสูญหายดังกล่าวไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขน โดยภาคผนวก 5 ได้กำหนดรายละเอียดที่ต้องมีในตั๋วโดยสารไว้ ดังนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและปลายทาง
- วันเดินทางหรือระยะเวลาที่ใช้ตั๋วได้
- ราคาค่าขนส่ง และ
- การอ้างถึงกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้

โดยรายการเหล่านี้จะต้องจัดทำเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ ซึ่งภาษาประจำชาติในที่นี้ น่าจะหมายถึงภาษาประจำชาติของประเทศที่เป็นสถานที่ต้นทาง

(2) ตั๋วสัมภาระ

หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลหรือที่เรียกว่าสัมภาระลงทะเบียน ภาคผนวก 5 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วสัมภาระให้แก่คนโดยสาร โดยอาจแยกต่างหากจากตั๋วโดยสารหรือจะออกรวมไว้กับตั๋วโดยสารก็ได้ ซึ่งตั๋วสัมภาระที่ออกนั้นจะต้องมีรายละเอียดทั้งภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ ดังนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

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

(b) Remarks

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

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

- จุดต้นทางและปลายทาง
- วันที่ออกตัวสัมภาระ
- ราคาค่าขนส่ง
- การอ้างถึงกฎหมายระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้ และ
- จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการออกตัวสัมภาระ หรือมีการออกตัวสัมภาระไว้แต่มีรายการไม่ครบ เช่น ขาดรายการเกี่ยวกับจำนวนและน้ำหนักของสัมภาระย่อมไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับหนึ่งแต่ให้สันนิษฐานว่าจำนวนและน้ำหนักของสัมภาระนั้นเท่ากับน้ำหนักและจำนวนที่มากที่สุดที่อนุญาตให้นำไปได้โดยไม่เสียค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ เมื่อเป็นเพียงข้อสันนิษฐาน ผู้ขนส่งจึงสามารถนำสืบได้ว่าสัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งมีน้ำหนักเกินกว่าที่ตกลงกันหรือเกินกว่าที่กำหนดให้สามารถนำไปได้โดยไม่คิดค่าธรรมเนียมและผู้ขนส่งก็มีสิทธิเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนที่เกินนั้นได้

3) หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

เมื่อมาถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่ต้องส่งมอบสัมภาระที่คนโดยสารได้มอบไว้ให้แก่คนโดยสาร โดยจะต้องส่งมอบให้ครบถ้วนและในสภาพเรียบร้อยหรือสภาพเดียวกับตอนที่ได้รับมอบไว้ ดังนั้น หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระให้แก่คนโดยสารหรือส่งมอบได้เพียงบางส่วน หรือสัมภาระนั้นเกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวดังที่กำหนดไว้ในข้อ 13 (ค) ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

4) หน้าที่ในการตั้งข้อสงวน

การตั้งข้อสงวนนั้นภาคผนวก 5 ข้อ 1 (ซ)⁷⁶ ได้ให้คำจำกัดความว่าหมายถึงการระบุสภาพของสัมภาระโดยผู้ขนส่งหรือคนโดยสาร ณ เวลาที่รับมอบ หรือ ณ เวลาที่มีการส่งมอบ จะเห็นได้ว่าการตั้งข้อสงวนนั้นแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ การตั้งข้อสงวนโดยผู้ขนส่งและการตั้งข้อสงวนโดยคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในหัวข้อนี้เป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้เขียนจึงขอ

⁷⁶ Annex 5, Article 1 "(h) Remarks: statements made by the carrier or the passenger on the condition of the luggage upon its taking over or delivery."

กล่าวแต่กรณีการตั้งข้อสงวนโดยผู้ขนส่ง สำหรับการตั้งข้อสงวนโดยคนโดยสารผู้เขียนจะกล่าวอีกครั้งหนึ่งในหัวข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในข้อ 11 (ข)⁷⁷ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอก ณ เวลาที่ลงทะเลเบียนสัมภาระ และหากพบความผิดปกติหรือสภาพที่ไม่สมบูรณ์ใดๆ ของสัมภาระให้ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนไว้ในตัวสัมภาระนั้นด้วย หากผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี แต่ผู้ขนส่งก็สามารถนำสืบหักล้างได้ว่าสัมภาระมีสภาพผิดปกติตั้งแต่ก่อนตนได้รับมอบไว้แล้ว ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอกเท่านั้น หากสภาพที่ผิดปกติไม่สามารถเห็นได้จากภายนอกการที่ผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้จึงไม่เป็นกรณีที่สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดีคนโดยสารจึงต้องเป็นฝ่ายแสดงให้เห็นว่าสัมภาระได้รับความเสียหายภายหลังจากที่ตนได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

5) หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเลเบียนที่ถือว่าสูญหาย

เมื่อรอมมาถึงยังจุดหมายปลายทาง หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสารได้แต่ไม่มีหลักฐานแน่ชัดว่าสัมภาระสูญหายไปภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ถือว่าสัมภาระสูญหายไว้ในข้อ 13 (ค) (2)⁷⁸ นอกจากนี้ ในบทบัญญัติดังกล่าวยังได้กำหนดหน้าที่ของ

⁷⁷ Annex 5, Article 11 “(b) Remarks

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

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

⁷⁸ Annex 5, Article 13 “(c) Loss or Damage to Registered Luggage

(ii) Constructive Loss: if the registered luggage is not delivered within 30 days from the moment of the actual, scheduled, or normal arrival time, whichever is later, the luggage will be deemed loss. The passenger is then entitled to claim compensation for loss. Upon recovery of the luggage later on, the carrier shall notify immediately the passenger, who shall be entitled to opt for delivery of the luggage against refund of the compensation already received but without prejudice to ant claim for compensation for partial loss, damage, or delay. If the passenger does not require the

ผู้ขนส่งในกรณีที่พบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายไว้ โดยให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที ซึ่งคนโดยสารมีสิทธิเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระแต่ต้องคืนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้รับมาแล้ว แต่ไม่ตัดสิทธิคนโดยสารที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหายหรือความช้ำช้ำ หากคนโดยสารไม่เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้นผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจัดการสัมภาระนั้นได้ตามที่เห็นควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่

2.3.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารตามสัญญาฉบับนี้คือผู้ขนส่ง ซึ่งภาคผนวก 5 ได้ให้นิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ในข้อ 1 (ข) ว่าหมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่รับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารเป็นทางการค้าปกติไม่ว่าการรับขนนั้นจะมีค่าตอบแทนหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นภาคผนวก 5 แบ่งออกเป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ ความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสาร ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร และความเสียหายที่เกิดจากความช้ำช้ำในการรับขน

2.3.4.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

บทบัญญัติพื้นฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระภายใต้ภาคผนวก 5 นี้กำหนดไว้ในข้อ 13 โดยหากมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนแก่คนโดยสารหรือสัมภาระ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่ภาคผนวก 5 ได้กำหนดไว้ ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามภาคผนวก 5 จึงมีลักษณะของความรับผิดตาม “หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด”

2.3.4.2 ประเภทของความเสียหาย

บทบัญญัติในภาคผนวก 5 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายจากการตาย การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายของคนโดยสาร และความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียน สัมภาระติดตัว และ ของใช้ส่วนตัว รวมทั้งความเสียหายที่เกิดจากการช้ำช้ำในการรับขน โดยมีหลักเกณฑ์ความรับผิดดังต่อไปนี้

return of the luggage, the carrier shall be entitled to deal with the luggage at his/her discretion, subject to the law of the place where the luggage is situated.”

2.3.4.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ในการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงไว้อย่างปลอดภัย ดังนั้น หากคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บข้อ 13 (ก)⁷⁹ จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ คือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายจากการตาย (death) การบาดเจ็บ (wounding) หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่นๆ (other bodily or mental injury) ที่เกิดขึ้นกับคนโดยสาร อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และเกิดในขณะที่คนโดยสารอยู่บนยานพาหนะ หรือขณะที่คนโดยสารกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ประการสำคัญที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบคือความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายต่างๆ นั้นต้องเกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งภาคผนวก 5 ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้โดยปล่อยให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศตีความตามระบบกฎหมายของประเทศตน แต่โดยทั่วไปแล้วคำว่า “อุบัติเหตุ” สามารถให้ความหมายอย่างกว้างๆ ได้ว่าต้องเป็นเหตุการณ์ภายนอกที่ไม่สามารถคาดหมายหรือคาดหวังได้ อีกทั้งไม่ใช่เหตุการณ์ปกติที่เกิดกับคนโดยสาร

สำหรับความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ได้แก่ การที่คนโดยสารตาย ได้รับบาดเจ็บ หรือเกิดการเจ็บป่วยทั้งทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งภาคผนวก 5 ก็ไม่ได้ให้ความหมายไว้เช่นกันว่าแค่นั้นหรือเพียงใดที่จะถือว่าคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเกิดการเจ็บป่วย และกรณีใดบ้างที่ถือเป็นการเจ็บป่วยทางจิตใจ ซึ่งการที่ภาคผนวก 5 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้คงเพราะต้องการให้เป็นเรื่องการพิสูจน์ของคนโดยสารและการวินิจฉัยของศาลแต่ละประเทศในการพิจารณาว่าความเสียหายที่คนโดยสารได้รับนั้นถือได้ว่าได้รับความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายตามที่ภาคผนวก 5 กำหนดไว้หรือไม่

⁷⁹ Annex 5, Article 13: “Subject of Carrier Liability

(a) Personal Injury

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

ทั้งนี้ ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีนี้ คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนยานพาหนะ หรือขณะที่คนโดยสารกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ ดังนั้น หากคนโดยสารได้รับอุบัติเหตุในขณะที่ออกมานอกรถแล้ว ผู้ขนส่งย่อมไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.3.4.2.2 ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร

ภาคผนวก 5 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระติดตัว สัมภาระลงทะเบียน และของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระลงทะเบียนกับสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวมีความแตกต่างกัน ดังนั้น จึงแบ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหายได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

1) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียน

บทบัญญัติในภาคผนวก 5 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนไว้ในข้อ 13 (ค)⁸⁰ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความ

⁸⁰ Annex 5, Article 13: "Subject of Carrier Liability

(c) Loss or Damage to Registered Luggage

(i) The carrier shall be liable for the total, or partial loss of, or damage to the luggage that occurred in the period between the time that the carrier takes the goods in charge and the time of delivery.

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

สูญหายหรือเสียหายของสัมภาระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับสัมภาระ และเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ เนื่องจากสัมภาระลงทะเบียนนั้นคนโดยสารได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องดูแลให้สัมภาระอยู่ในสภาพเรียบร้อยและครบถ้วน นอกจากนี้ ภาคผนวก 5 ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการที่ไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารได้ ภายใน 30 วัน นับจากเวลาที่มาถึง เวลาที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึง ประเภทความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเบียนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบได้แก่

ก. ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเป็นกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าสัมภาระลงทะเบียนที่ตนได้รับมอบจากผู้ขนส่งเมื่อรถมาถึงนั้นมีจำนวนไม่ครบถ้วนหรือมีสภาพผิดปกติไปจากตอนที่ตนได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งก่อนเริ่มเดินทาง ซึ่งหากคนโดยสารตรวจพบความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวข้อ 17 (ก)⁸¹ กำหนดให้คนโดยสารมีหน้าที่ต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งทันที หากคนโดยสารไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นถูกส่งมอบในลักษณะสมบูรณ์และไม่เปลี่ยนแปลง

ข. กรณีที่ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารได้ภายใน 30 วันนับจากเวลาที่มาถึง เวลาที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึง แต่คนโดยสารไม่มีหลักฐานที่แสดงได้อย่างแน่ชัดว่าสัมภาระนั้นสูญหาย ภาคผนวก 5 ข้อ 13 (ค) (2) จึงได้กำหนดให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหาย คนโดยสารจึงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายได้ แต่หากต่อมามีการค้นพบสัมภาระนั้น คนโดยสารมีสิทธิเลือกที่จะให้ผู้ขนส่งมอบสัมภาระนั้น โดยต้องคืนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายที่ได้รับไปแล้วแต่ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม

⁸¹ Annex 5, Article 17: "Claim and Actions

(a) Remarks on Delivery

(i) Upon delivery of the registered luggage, the passenger shall check the number, contents, and condition of the luggage, and if shortage or damage is found, make immediately appropriate remarks in writing to the carrier.

(ii) In case of receipt of the registered luggage without remark, the luggage shall be presumed to have been delivered complete and intact."

ทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือความช้ำช้ำ แต่หากคนโดยสารมิได้เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้นผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการตามควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่

2) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระติดตัว และของใช้ส่วนตัว⁸²

บทบัญญัติในข้อ 13 (ง)⁸³ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบการที่สัมภาระติดตัว และของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวหรือสวมใส่มาด้วยสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หากการสูญหายหรือเสียหายเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และอุบัติเหตุ นั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถ เช่นเดียวกับกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสาร แต่มีความแตกต่างจากกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย เพราะแม้ว่าจะไม่ได้เป็นผลมาจากอุบัติเหตุผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวจะจำกัดมากกว่าเนื่องจากคนโดยสารเป็นผู้ที่ดูแลและเก็บรักษาสัมภาระและทรัพย์สินนั้นไว้เองไม่ได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่ง ดังนั้น หากสูญหายหรือเสียหายคนโดยสารก็ต้องรับผิดชอบเอง เว้นแต่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถ

2.3.4.2.3 ความเสียหายที่เกิดจากการช้ำช้ำในการรับขน

บทบัญญัติในข้อ 13 (ข)⁸⁴ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการช้ำช้ำในการเดินทางมาถึงของคนโดยสารและ/หรือสัมภาระ ซึ่งคำว่า

⁸² ภาคผนวก 5, ข้อ 4 (ก) (2) ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ของใช้ส่วนตัว” ไว้ว่าเป็นสิ่งของทุกชิ้นทั้งใหม่และที่ใช้แล้ว ซึ่งผู้เดินทางต้องการใช้ส่วนตัวในระหว่างการเดินทาง โดยพิจารณาจากสภาพแวดล้อมในการเดินทาง แต่ไม่รวมถึงสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกเพื่อการค้า

⁸³ Annex , Article 13: “Subject of Carrier Liability

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

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

⁸⁴ Annex 5, Article 13: “Subject of Carrier Liability

(b) Delay

“ชักช้า” นั้น ในข้อ 1 (ค)⁸⁵ ได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงการที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้ การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาปกติที่ผู้ขนส่งพึงใช้ในกรณีที่ไม่มีกรตกลงกำหนดเวลาไว้ ดังนั้น กรณีที่ถือว่าเกิดการชักช้าในการรับขนแบ่งได้ดังนี้

(1) กรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงกันกำหนดเวลาในการมาถึงสถานที่ปลายทางไว้ โดยการกำหนดเวลานี้อาจเป็นการกำหนดเวลาโดยเฉพาะเจาะจงหรือกำหนดเป็นระยะเวลาก็ได้ แต่ผู้ขนส่งมาถึงสถานที่ปลายทางเกินกำหนดเวลาดังกล่าว เช่น สัญญารับขนเริ่มเดินทางจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย) มีกำหนดถึงนครเวียงจันทน์ (ประเทศลาว) ในวันที่ 1 ธันวาคม 2552 เวลา 12.00 น. หากผู้ขนส่งไม่สามารถมาถึงยังนครเวียงจันทน์ภายในกำหนดดังกล่าวถือว่าการรับขนนั้นเกิดการชักช้าและคนโดยสารได้รับความเสียหายก็ย่อมเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้

(2) กรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันกำหนดเวลาในการมาถึงสถานที่ปลายทางไว้ แม้จะไม่ได้มีการกำหนดเวลาไว้ผู้ขนส่งก็ต้องมาถึงยังสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาปกติ ซึ่งกำหนดเวลาปกตินี้อาจทราบได้จากการเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่ผู้ขนส่งรายนั้นใช้ในการรับขนครั้งก่อนๆ หรืออาจเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่ผู้ขนส่งรายอื่นใช้ในการรับขนจากสถานที่ต้นทางและปลายทางแห่งเดียวกัน

2.3.5 บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ

ในการรับขนนั้นผู้ขนส่งอาจไม่ได้กระทำการต่างๆ เกี่ยวกับการรับขนด้วยตนเองทั้งหมด แต่อาจมอบหมายให้บุคคลอื่นกระทำการบางอย่างแทนตน เช่น การเดินทางบางเส้นทางที่ผู้ขนส่งไม่มีความถนัด หรือในช่วงเทศกาลที่มีผู้ใช้บริการมากกว่าปกติ ดังนั้น หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากการกระทำหรือการงดเว้นของบุคคลที่ผู้ขนส่งมอบหมายภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นของบุคคลดังกล่าวด้วย โดยในข้อ 12 (ค)⁸⁶ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรือการงดเว้นของลูกจ้าง ตัวแทน และ

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

⁸⁵ Annex 5, Article 1 “(c) Delay: Delay in the performance of the carriage when it did not arrive at the destination within the agreed period or on the absence of such an agreement, within the normal period of time required for a due diligent carrier in the same circumstances.”

⁸⁶ Annex 5, Article 12: “Principle of Carrier Liability

(c) Vicarious Liability for servants, Agents, and Subcontractor

ผู้ขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการปฏิบัติการรับขนของตน โดยลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิในการอ้างข้อต่อสู้อย่างเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกนี้

2.3.6 เหตุยกเว้นความรับผิด

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการรับขน ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดต่อคนโดยสารหากเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นกรณีหนึ่งกรณีใดตามข้อ 15 (ก)⁸⁷ ซึ่งมีอยู่ 4 ประการ คือ เหตุสุดวิสัย สภาพผิดปกติแห่งสัมภาระหรือของใช้ส่วนตัวนั้นเอง ความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเอง หรือปัญหาสุขภาพของคนโดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อน ดังนั้น หากอุบัติเหตุ ความสูญหายหรือความเสียหาย และการชักช้าเกิดจากเหตุดังกล่าวผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดต่อคนโดยสารแต่อย่างใด

2.3.7 การจำกัดความรับผิด

แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความสูญหาย ความเสียหาย และความชักช้าที่เกิดจากการรับขน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายเนื่องจากภาคผนวก 5 ได้กำหนดจำนวนเงินมากที่สุดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้ ดังนั้น หากจำนวนค่าเสียหายที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดเชยมีจำนวนเกินกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็รับผิดเพียงเท่าที่กำหนดไว้ แต่หากจำนวนค่าเสียหายที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายนั้น โดยจำนวนเงินจำกัดความรับผิดนั้นภาคผนวก 5 ได้กำหนดไว้เป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ซึ่งเป็นหน่วยที่กำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การเปลี่ยนเป็นหน่วยเงินภายในประเทศจะต้อง

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

⁸⁷ Annex 5, Article 15: Exoneration of Carrier Liability

(a) The carrier shall be relieved of liability to the extent that the accident, loss, delay, or damage was caused by:

- (i) force majeure;
- (ii) inherent defect of the luggage or personal effects;
- (iii) contributory negligence of the passenger himself/herself; or
- (iv) the passenger's pre-existing health condition.

คำนวณโดยสอดคล้องกับวิธีการคำนวณค่าเงินซึ่งใช้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ⁸⁸ การจำกัดความรับผิดตามภาคผนวก 5 แบ่งได้เป็น 3 กรณี ดังนี้

2.3.7.1 กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ในกรณีที่คนโดยสารตาย บาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจข้อ 14 (ข)⁸⁹ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ แต่หากมีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมากกว่า 1 คน สำหรับการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บของคนโดยสาร 1 ราย โดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องรวมกันเกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับขีดใช้ลดลงตามส่วน

2.3.7.2 กรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

2.3.7.2.1 กรณีสัมภาระลงทะเบียน

ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย ข้อ 14 (ค) (1)⁹⁰ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของ

⁸⁸ Annex 5, Article 1 “(i) Special Drawing Right (SDR): a unit of account defined by the International Monetary Fund (IMF) – conversion of sum into national currencies shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the IMF

⁸⁹ Annex 5, Article 14: Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability
(b) Regarding Personal Injury

(i) The total amount of compensation due by the carrier for the death or wounding or bodily or mental injury caused to a passenger in respect of the same occurrence shall not exceed SDR 9,000 per victim

(ii) If there is more than one claimant per victim, and if the total of their claims exceeds the limits established, the claims shall be reduced proportionally.

⁹⁰ Annex 5 Article 14 “(c) Regarding Loss and Damage to Luggage and Personal Effects

(i) Registered Luggage

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

สัมภาระที่มีได้มีการส่งมอบหรือนำน้ำหนักรวมของสัมภาระที่เสียหาย หรือไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

2.3.7.2.2 กรณีสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัว

ในกรณีที่สัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวหรือสวมใส่สูญหาย หรือเสียหาย ข้อ 14 (ค) (2)⁹¹ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

หากผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งต่อสัมภาระลงทะเบียน สัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัว ข้อ 14 (ค) (3)⁹² ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ไม่เกิน 333.34 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน

2.3.7.3. กรณีความเสียหายเกิดจากการชักช้าในการรับขน

หากการรับขนโดยผู้ขนส่งนั้นเกิดความชักช้าและทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหาย ข้อ 14 (ง)⁹³ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร อย่างไรก็ตาม ความเสียหายที่เกิดจากการชักช้านี้ต้องมีโช้ความเสียหายทางกายภาพของสัมภาระหรือของใช้ส่วนตัว หรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร

⁹¹ Annex 5 Article 14 “(c) Regarding Loss and Damage to Luggage and Personal Effects

(ii) Hand Luggage and Personal Effects

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

⁹² Annex 5 Article 14 “(c) Regarding Loss and Damage to Luggage and Personal Effects

(iii) Overall Limit

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

⁹³ Annex 5, Article 14 “(d) Regarding Delay

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

2.3.8 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

เนื่องจากความรับผิดของผู้ขนส่งตามภาคผนวก 5 มีบทบัญญัติที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ขนส่งโดยการจำกัดความรับผิด กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนเงินที่จำกัดไว้ (เว้นแต่จะเข้าเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อ 2.3.9) ดังนั้น จึงอาจเกิดปัญหาในการบังคับใช้ว่าค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ผู้ได้รับความเสียหายใช้จ่ายไปนั้น จะรวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือไม่ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปรับใช้ข้อ 14 (ก)⁹⁴ จึงได้กำหนดค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามกฎหมายและดอกเบี้ย โดยภาคผนวกให้สิทธิในการคิดดอกเบี้ยได้ในอัตราร้อยละ 5 ต่อปีนับแต่วันที่ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องเป็นหนังสือหรือเริ่มต้นดำเนินกระบวนการทางกฎหมายในศาล หรือวันที่เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการ และค่าโดยสารทั้งหมดหรือบางส่วนตามระยะทางที่ไม่ได้ขนส่ง

สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดสำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร หรือความสูญหาย เสียหายของสัมภาระ หรือของใช้ส่วนตัว หรือความเสียหายจากการชักช้าในการรับขนนั้นภาคผนวก 5 มิได้กำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายในแต่ละประเภทไว้ โดยให้เป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศ

⁹⁴ Annex 5, Article 14: Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability

(a) In General

(i) The limits of liability shall be exclusive of legal expenses and interests. Higher limits may be agreed between the parties to the contract of carriage.

(ii) In addition to the compensation, the carrier shall be held to refund all or part of the transport price commensurate to the degree of his/her malperformance. He/She will owe no further damages.

(iii) The amount of compensation for death, wounding, or other bodily or mental injury of the passenger or total, or partial loss of, or damage to the luggage, or damage resulting from delay, shall be established according to the national law of the court where the liability action is brought.

(iv) Also, the claimant's right to sue shall be determined according to the national law of the court where the action for compensation is brought.

(v) The claimant is entitled to claim interest on the compensation sue at the rate of 5 percent per annum from the date the claim was sent in writing or legal proceedings were instituted in court or arbitration was initiated.

ของศาลที่พิจารณาดีว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ที่ได้รับความเสียหายควรได้รับการชดใช้เพียงใด

2.3.9 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

แม้ภาคผนวก 5 จะให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการกล่าวอ้างเหตุที่ทำให้ตนไม่ต้องรับผิดต่อคนโดยสารไว้ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.3.6 และแม้ผู้ขนส่งจะไม่สามารถกล่าวอ้างเหตุดังกล่าวได้ ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด ภาคผนวก 5 ก็ยังให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดของตนได้ อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีผู้ขนส่งก็ไม่ควรได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าวเนื่องจากมีพฤติการณ์หรือพฤติกรรมบางประการที่ผู้ขนส่งมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดเหตุที่เป็นการตัดสิทธิของผู้ขนส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ในข้อ 15 (ข)⁹⁵ และข้อ 16⁹⁶ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากการที่รถที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพบกพร่องหรือพนักงานขับรถมีปัญหาทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อ 15 (ก) ได้แก่ เหตุสุดวิสัย สภาพผิดปกติแห่งสัมภาระหรือของใช้ส่วนตัวนั้น ความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเอง หรือปัญหาสุขภาพของคนโดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อนการเดินทาง เพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิด

นอกจากนี้ หากคนโดยสารพิสูจน์ได้ว่าการเสียชีวิต บาดเจ็บ สูญหาย เสียหาย หรือการชกช้ำนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นโดยจงใจหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงทั้งที่คาดหมายได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความชกช้ำเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดหรือเพื่อจำกัดความรับผิดได้ดังที่บัญญัติไว้ในข้อ 16

⁹⁵ Annex 5, Article 15 “(b) The defective condition of the vehicle used for the performance of the carriage, or the physical or mental failure of the driver, shall not relieve the carrier of his/her liability”

⁹⁶ Annex 5, Article 16: Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability

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

2.3.10 ข้อตกลงที่ขัดกับภาคผนวก 5

เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมิให้ถูกผู้ขนส่งเอาเปรียบจากการที่มีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจที่เหนือกว่าโดยกำหนดข้อตกลงในสัญญาฉบับหนึ่งที่使人โดยสารได้รับการชดใช้เยียวยาน้อยกว่าที่ภาคผนวก 5 กำหนดไว้ เช่น ผู้ขนส่งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของตนเพิ่มเติม หรือกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้น้อยลงกว่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 5 และกรณีอื่นๆ จนทำให้บทบัญญัติในภาคผนวกโดยเฉพาะในเรื่องหลักความรับผิดของผู้ขนส่งไม่มีผลบังคับได้จริง ข้อ 12 (ก)⁹⁷ จึงได้กำหนดให้ข้อตกลงใดๆ ในสัญญาฉบับหนึ่งไม่ว่าจะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมเป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติแห่งภาคผนวกนี้ให้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม ความเป็นโมฆะนี้ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญาฉบับหนึ่ง ดังนั้น หากผู้ขนส่งกำหนดในสัญญาฉบับหนึ่งให้ตนไม่ต้องรับผิดในการที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ข้อตกลงเฉพาะในส่วนนี้ถือเป็นโมฆะ แต่สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารยังคงมีผลใช้บังคับได้ต่อไป

2.3.11 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากการรับขนของผู้ขนส่ง โดยหลักแล้วผู้ขนส่งย่อมต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดขึ้นกล่าวอ้างได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจเลือกที่จะไม่ชำระให้แก่คนโดยสารในทันทีเนื่องจากเห็นว่าเหตุที่ทำให้ตนไม่ต้องรับผิดหรืออาจต้องการให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนต้องชดใช้ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจึงต้องนำคดีไปสู่ศาลโดยการฟ้องคดีภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้ในข้อ 17 (ค) (1)⁹⁸ และอายุความในการฟ้องคดีไว้ในข้อ 17 (ข)⁹⁹ ดังนี้

⁹⁷ Annex 5, Article 12: Principle of Carrier Liability

“(a) Mandatory Law

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

⁹⁸ Annex 5, Article 17: Claims and Action

(c) Jurisdiction

2.3.11.1 เขตอำนาจศาล

ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามภาคผนวกนี้ ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลของประเทศภาคีสัญญา ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางการรับขน
- (2) ศาลในประเทศที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (3) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือ
- (4) ศาลในประเทศที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีถิ่นที่อยู่ปกติ

2.3.11.2 อายุความ

อายุความในการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามภาคผนวกนี้ ได้แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือการฟ้องคดีสำหรับกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจกรณีหนึ่ง และกรณีการสูญหายหรือเสียหายและชักช้าที่เกิดแก่สัมภาระและของใช้ส่วนตัวและความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการมาถึงของคนโดยสารอีกกรณีหนึ่ง ดังนี้

(i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:

- where the carriage originated from or was destined to;
- where the loss or damage occurred, if localized;
- where the principal place of business of the carrier is located; or
- where the habitual residence of the claimant is located.

⁹⁹ Annex 5, Article 17: Claims and Action

(b) Time Bar

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

(i) three years in case of death, or wounding, or any other bodily, or mental injury to a passenger; and

(ii) 6 months in case of loss of or damage to and delay of the luggage and personal effects, and delay in the arrival of the passenger.

(1) อายุความในการฟ้องคดีสำหรับกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจ คือ 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่มาถึง วันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า

(2) อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการสูญหายหรือเสียหายและชักช้าที่เกิดแก่สัมภาระและของใช้ส่วนตัวและความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการมาถึงของคนโดยสาร คือ 6 เดือน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่มาถึง วันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า

นอกจากนี้ หลังจากเกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารแล้ว ภาคผนวก 5 ให้สิทธิแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในการตกลงกันเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดเพื่อระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนได้ แต่ต้องเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการภายในกำหนดอายุความเดียวกับกรฟ้องคดีต่อศาลข้างต้น

2.3.12 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

ในการฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อบุคคลโดยสวานั้นมักมีปัญหาความเกี่ยวระหว่างความรับผิดตามสัญญารับขนและความรับผิดตามหลักละเมิด ซึ่งในบางประเทศก็ยอมให้ผู้ได้รับความเสียหายสามารถฟ้องได้ทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิด แต่ในบางประเทศก็ยอมให้ฟ้องได้เพียงมูลใดมูลหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ภาคผนวก 5 จึงได้มีบทบัญญัติที่เป็นการขจัดปัญหาดังกล่าวและเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเกิดความชัดเจนในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิด ข้อ 12 (ข)¹⁰⁰ ของภาคผนวก 5 จึงได้กำหนดว่าการใช้สิทธิเรียกร้องไม่ว่าจะกล่าวอ้างโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ให้นำภาคผนวกนี้ไปใช้บังคับเช่นกัน

¹⁰⁰ Annex 5, Article 12: Principles of Carrier Liability

“(b) In Contract and in Tort

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

บทที่ 3

วิเคราะห์กฎหมายการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศในประเทศไทยและร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

3.1 กฎหมายที่นำมาใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะเจาะจง หากแต่กฎหมายไทยที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกันคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 หมวด ได้แก่ หมวด 1 รับขนของ และ หมวด 2 รับขนคนโดยสาร แม้ว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวจะมีได้ระบุว่าให้ใช้กับการรับขนระหว่างประเทศด้วยก็ตาม แต่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609¹ ได้กำหนดประเภทของการรับขนที่ไม่นำบทบัญญัติในลักษณะ 8 ไปใช้ แต่ให้ใช้กฎหมายและกฎข้อบังคับ โดยเฉพาะสำหรับการนั้น ดังนี้

- 1) การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย)
- 2) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข
- 3) การรับขนของทางทะเล

ดังนั้น แม้มาตรา 609 มิได้กล่าวว่าบทบัญญัติในลักษณะนี้จะใช้กับกรณีใดบ้าง หากแต่ได้กำหนดกรณีที่มีให้นำบทบัญญัตินี้ไปใช้ และถ้อยคำที่ปรากฏในมาตรา 609 ก็สามารถ

¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

ตีความได้ว่าครอบคลุมถึงการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ อีกทั้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายที่มีลักษณะบังคับเป็นการทั่วไป เมื่อบัญญัติยกเว้นเฉพาะการรับขนทางรถไฟ การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ และการรับขนทางทะเล ดังนั้น การขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งรวมถึงการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศจึงตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ด้วย² โดยเป็นการนำมาใช้ในฐานะที่เป็นกฎหมายโดยตรง เช่นเดียวกับกรณีของการรับขนของทางบกระหว่างประเทศและการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศที่ศาลจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาใช้ในฐานะที่เป็นกฎหมายโดยตรง เช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1530/2551³ ที่ศาลได้นำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาปรับใช้โดยให้เหตุผลว่าการรับขนของทางบกระหว่างประเทศไม่ใช่การรับขนที่เป็นกรณียกเว้นตามมาตรา 609 นอกจากนี้ การขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศศาลไทยก็มีแนวโน้มที่จะนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาใช้บังคับกับคดีโดยตรงในฐานะที่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตามตัวอักษร⁴ แตกต่างกับการรับขนของทะเลซึ่งเป็นกรณีที่มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของการนั้นโดยเฉพาะซึ่งปัจจุบันคือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลบังคับใช้ ศาลฎีกาได้ตัดสินเป็นแนวเดียวกันมาโดยตลอดว่าให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

² ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายรับขนทางอากาศ. วารสารกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ: หน้า 31.

³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1530/2551 วินิจฉัยว่า การรับขนของในคดีนี้เป็นการรับขนของทางบก ระหว่างประเทศ จึงเข้าลักษณะของการรับขนตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน และตามบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนดังกล่าวก็ไม่ได้บัญญัติเป็นการยกเว้นไว้ดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง ประกอบพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 บัญญัติให้การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ดังนั้น จึงไม่อาจนำบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาปรับใช้กับคดีนี้ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศได้ ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนปรับแก้คดีนี้จึงชอบแล้ว อุทธรณ์ของจำเลยข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

⁴ สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ลักษณะรับขนของ มาปรับใช้แก้คดีในฐานะที่เป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529, 1112/2530, 563/2532 และ 713/2532

อย่างไรก็ตาม หากกล่าวถึงเรื่องความรับผิดทางแพ่งแล้ว ยังอาจแยกเป็นความรับผิดทางสัญญากับความรับผิดทางละเมิดได้อีก ซึ่งในส่วนของความรับผิดทางสัญญารับขนและความรับผิดทางละเมิดมีความคล้ายคลึงกันอย่างยิ่งจนยากแก่การแบ่งแยกกันอย่างชัดเจนว่าความรับผิดทั้งสองกรณีต่างกันอย่างไร ปัญหาที่เกิดขึ้นคือในกรณีที่เป็นความผิดตามสัญญารับขน บางกรณีผู้มีหลักเกณฑ์อันอาจเข้าลักษณะความรับผิดทางละเมิดด้วย ทำให้เกิดประเด็นว่าขอบเขตความรับผิดทางละเมิดจะกินความรวมทั้งความรับผิดทางสัญญาด้วยหรือไม่ และหากเกิดข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล ผู้เสียหายจะต้องเลือกฟ้องตามมูลหนี้สัญญาหรือมูลหนี้ละเมิด หรือสามารถฟ้องทั้งสองมูลหนี้ไปในคำฟ้องเดียวกันได้หรือไม่ เหตุที่ต้องรู้ว่าการใดเป็นละเมิดกรณีใดเป็นผิดสัญญาเพราะหลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีผิดสัญญากับละเมิดแตกต่างกัน ในกรณีผิดสัญญาความเสียหายที่โจทก์จะเรียกเอาได้จำกัดเฉพาะเพื่อความเสียหายซึ่งขณะที่ข้อสัญญานั้นจำเลยควรจะได้คาดเห็นหรืออยู่ในความคาดเห็นของจำเลยว่าจะมีขึ้นอันเป็นผลมาจากการผิดสัญญาซึ่งตามมาตรา 222 เรียกว่าค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้ นั้น แต่ในกรณีละเมิดอาจเรียกได้ไกลหรือกว้างกว่านั้น เพราะกรณีละเมิดไม่มีโอกาสที่จะกล่าวเตือนผู้ต้องเสียหายได้ ผู้กระทำละเมิดจึงจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแม้เป็นกรณีที่ความเสียหายไม่อาจคาดเห็นได้โดยปกติอันเกิดจากการกระทำละเมิดของตนโดยตรง ดังนั้น ความรับผิดทางละเมิดย่อมกว้างกว่าความรับผิดทางสัญญา อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันโดยชัดแจ้งว่าจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันไม่อาจคาดเห็นได้แม้จะไกลกว่าเหตุก็ตาม⁵ ซึ่งในเรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องในมูลสัญญาและมูลละเมิดมีนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความเห็นไว้ดังนี้⁶

ความเห็นแรก แนวความคิดของ Thaller, Sauzet และ Saintelette เห็นว่า เมื่อมีความผิดทางสัญญาเกิดขึ้น และในกรณีเดียวกันนั่นเองมีลักษณะครบองค์เป็นความผิดทางละเมิดด้วยแล้ว ควรอนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายเลือกฟ้องร้องทางละเมิดได้ คือให้เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เสียหายฟ้องร้องทางละเมิดแทนการฟ้องร้องฐานผิดสัญญาได้ ข้อสนับสนุนคือบทบัญญัติความรับผิดทางละเมิด เป็นกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งสัญญาใดๆ ย่อมไม่อาจตกลงกัน

⁵ ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติมพิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2550 หน้า 49-53.

⁶ จี๊ด เศรษฐบุตร. กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 6: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 64-67.

ยกเลิกหลักนั้นได้ การที่ห้ามเจ้าหนี้ฟ้องร้องทางละเมิดมิทำให้ฐานะของเจ้าหนี้ต่ำต้อยไปกว่าฐานะบุคคลภายนอกไปหรือ

ความเห็นที่สอง แนวความคิดของ Josserand, Demogue, Ripert, Saleilles และ Lalou เห็นว่า การที่อนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายฟ้องร้องทางละเมิดได้นั้น ย่อมจะทำลายความศักดิ์สิทธิ์แห่งเจตนาเสีย โดยอ้างว่า ก่อนเกิดความเสียหาย เจ้าหนี้และลูกหนี้ได้ตกลงกันเป็นที่เรียบร้อยแล้วว่าจะดำเนินความรับผิดชอบเช่นใด ครั้นแล้วเจ้าหนี้ก็กลับมาฟ้องทางละเมิด ย่อมทำให้เกิดจากข้อตกลง จึงไม่ควรอนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายเลือกฟ้องร้องทางละเมิดได้ เว้นแต่

1) เมื่อความรับผิดชอบทางสัญญา นั้น เข้าเกณฑ์ในความรับผิดชอบทางอาญาด้วย ผู้เสียหายย่อมฟ้องทางละเมิดได้ เพราะการที่จะเข้าเป็นเจ้าทุกข์ขอค่าเสียหายทางอาญาดังกล่าว ความรับผิดชอบทางละเมิด

2) ถ้าความรับผิดชอบทางสัญญาประกอบด้วยกรกระทำโดยจงใจ หรือประกอบด้วย ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเทียบเท่ากับจงใจ ผู้เสียหายย่อมฟ้องทางละเมิดได้อีก เพราะ ระบบความรับผิดชอบทางสัญญาเกิดขึ้นได้โดยความเชื่อถือซึ่งกันและกัน เมื่อฝ่ายหนึ่งกระทำให้ขาด ความเชื่อถือผิดจากการคาดหมายกันไว้ ก็ควรถูกฟ้องทางละเมิดได้

ความเห็นที่สาม แนวความคิดของ Mazeaud, Gabricl และ Marty เห็นว่า ไม่ควร อนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายฟ้องร้องทางละเมิดได้ไม่ว่ากรณีใดๆ โดยให้ความเห็นว่า ในกรณีที่ ยังไม่มีตัวสัญญาเกิดขึ้น ทุกๆ คนต่างอยู่ในขอบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดทั้งนั้น ครั้นได้ทำ สัญญาขึ้น ย่อมหมายความว่า คู่สัญญาต่างได้เพิ่มระดับความรับผิดชอบให้มากขึ้นอีก อันเป็นกรณีที่ คู่สัญญาตกลงยกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดออกเสียแล้ว เมื่อกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นก็ต้อง ใช้หลักความรับผิดชอบทางสัญญา แม้จะเกิดมีความรับผิดชอบอันทำให้มีโทษทางอาญาก็ดี ความรับผิดชอบที่ จงใจกระทำก็ดี ย่อมไม่ทำให้เกิดทางฟ้องร้องเรื่องละเมิดได้ คงเป็นความรับผิดชอบทางสัญญาทั้งนั้น ทั้งนี้ ไม่ได้ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนแต่อย่างใด ในเรื่องสัญญาเองก็มีหลักเกี่ยวกับ ความสงบเรียบร้อยอยู่เช่นเดียวกัน เช่น ข้อตกลงไม่รับผิดชอบในเรื่องกลฉ้อฉล หรือความประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรง ท่านให้ถือว่าเป็นโมฆะ จึงเป็นการไม่ถูกต้องที่จะเอาความรับผิดชอบทางละเมิด อันเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างคนภายนอกด้วยกันมาใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่าง คู่สัญญา

สำหรับกรณีนี้ นักกฎหมายไทยได้มีความเห็นดังนี้

ความเห็นแรก ในกรณีที่เป็นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเลย หรือไม่ชำระหนี้ตามสัญญาเลยย่อมเป็นการผิดสัญญา แต่ในการปฏิบัติตามสัญญาหรือชำระหนี้อย่างไม่ถูกต้องหรือบกพร่องยอมเป็นผิดสัญญาและอาจเป็นละเมิดได้ด้วย⁷

ความเห็นที่สอง โดยหลักแล้วความรับผิดตามสัญญากับตามละเมิดนั้นแตกต่างกัน เนื่องจากการผิดสัญญาเป็นการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ส่วนบุคคล แต่ในลักษณะละเมิดหน้าที่นั้น ย่อมมีต่อบุคคลโดยทั่วไป นอกจากนี้ ความรับผิดทางละเมิดจะต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่กรณีไม่ชำระหนี้หรือไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้อันมีอยู่ตามสัญญาไม่ต้องการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างไรก็ตามในบางกรณีการกระทำอันเดียวกันอาจเป็นทั้งผิดสัญญาและละเมิดในขณะเดียวกันได้ มิใช่ว่าถ้าเป็นละเมิดแล้วจะไม่ทำให้เป็นผิดสัญญา เช่น การกระทำละเมิดของลูกจ้างต่อนายจ้างยอมเป็นทั้งผิดละเมิดและผิดสัญญาจ้างแรงงาน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 192-193/2529⁸) การที่มีสัญญาอยู่ระหว่างคู่กรณีนั้น อาจเป็นช่องโอกาสทำให้มีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นได้ และการผิดสัญญาอาจเป็นละเมิดในตัวเองได้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการละเมิดสิทธิเด็ดขาด (absolute right) ของผู้อื่นด้วย กล่าวคือ ทำให้มีผลเสียหายแก่ตัวบุคคลหรือทรัพย์สินด้วย ดังนั้น ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องของโจทก์และการกระทำของจำเลยเป็นทั้งผิดสัญญาและละเมิดก็เป็นสิทธิของโจทก์ที่จะเลือกฟ้องร้องบังคับเอาโดยมูลใดก็ได้แล้วแต่จะเลือกสุดแต่ว่าทางใดเป็นประโยชน์แก่ตนมากกว่าหรือจะบังคับเอาทั้งสองทางก็ได้ ไม่มีกฎหมายบังคับว่าโจทก์จะต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง การฟ้องด้วยมูลหนี้ทั้งสองประการมาในคำฟ้องเดียวกันหาเป็นฟ้องเคลือบคลุมไม่ และในกรณีที่เลือกฟ้องโดยมูลละเมิด โจทก์ก็มีหน้าที่นำสืบว่าจำเลยกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ⁹

อย่างไรก็ตาม จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ศาลจะนำความรับผิดตามสัญญารับขนและความรับผิดตามหลักละเมิดมาใช้ควบคู่กันอยู่เสมอ โดยหากคนโดยสารได้รับความเสียหายศาลจะพิพากษาให้ผู้ขนส่งรับผิดตามหลักความรับผิด

⁷ วงษ์ วีระพงษ์. คำอธิบายลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2: โรงพิมพ์อักษรสารการพิมพ์, 2514 หน้า 7-9.

⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 192-193/2529 วินิจฉัยว่า เมื่อการกระทำของลูกจ้างเป็นทั้งละเมิดและผิดสัญญาจ้างแรงงานนายจ้างย่อมมีสิทธิฟ้องได้ทั้งสองทางสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการผิดสัญญาจ้างแรงงาน มิใช่ว่าเป็นมูลละเมิดแล้วจะไม่ทำให้เป็นผิดสัญญาจ้างแรงงานก็หาไม่

⁹ ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2550 หน้า 49-53.

ผิดของผู้ขนส่งในลักษณะรับขน แต่กำหนดให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดแม้ว่าจะไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยละเมิดก็ตาม¹⁰ แต่หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิด ผู้เสียหายก็มีสิทธิเลือกฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามสัญญารับขนหรือตามหลักละเมิดก็ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายก็มักเลือกฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามมูลสัญญามากกว่าเนื่องจากอายุความในการฟ้องคดีตามมูลสัญญายาวกว่าอายุความตามมูลละเมิด และผู้ขนส่งมีความรับผิดที่เข้มงวดกว่า นอกจากนี้คนโดยสารก็ไม่ต้องพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเนื่องจากคนโดยสารมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่าตนได้รับความเสียหายจากการรับขน หากผู้ขนส่งต้องการหลุดพ้นจากความรับผิดก็มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งประการใดประการหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 เช่น เหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารนั่นเอง แต่หากฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามมูลละเมิด คนโดยสารเป็นฝ่ายต้องพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 ดังนั้นในกรณีที่คนโดยสารตกลงมาจากรถโดยไม่ปรากฏสาเหตุหากผู้ขนส่งไม่สามารถนำสืบได้ว่าการที่คนโดยสารตกลงมานั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด

จากการที่คนโดยสารสามารถฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดได้ทั้งตามมูลสัญญารับขนและตามมูลละเมิดอาจก่อให้เกิดปัญหาในการวินิจฉัยว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการรับขนนั้นสมควรจะตกอยู่ภายใต้กฎหมายลักษณะใดหรือที่เรียกว่า “การให้ข้อกฎหมายแก่ข้อเท็จจริง” ซึ่ง “การให้ข้อกฎหมายแก่ข้อเท็จจริง” มีความสำคัญมากเมื่อข้อพิพาทนั้นมีความเป็นระหว่างประเทศและมีปัญหาเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ หากเกิดข้อพิพาทขึ้นอาจต้องพิจารณาว่าจะนำกฎหมายของประเทศใดมาใช้กับคดี เมื่อพิจารณาที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 จะพบว่าหากถือข้อพิพาทดังกล่าวเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดตามสัญญา กฎหมายที่จะนำมาใช้นั้นเป็นไปตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง¹¹ คือ ดูตามเจตนาของคู่กรณี หากไม่อาจหยั่งทราบเจตนาได้ ถ้าคู่สัญญาที่มีสัญชาติร่วมกันกฎหมายที่จะใช้บังคับคือกฎหมายแห่งสัญชาติร่วมกันของคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติ

¹⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508

¹¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือ ผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มีเจตนาที่ทราบชัดแจ้งหรือ โดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญาที่มีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติ อันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น”

เดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานันได้ทำขึ้น แต่หากเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามหลัก
ละเมิดกฎหมายที่จะนำมาใช้นั้นเป็นไปตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง¹² คือ กฎหมายแห่งถิ่นที่การ
ละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น

ทั้งนี้ นอกจากคนโดยสารจะได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติในประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชน และตามหลักละเมิดแล้ว คนโดยสารยังได้รับความ
คุ้มครองจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่เป็นเจ้าของรถที่ใช้ในการขนส่งต้อง
ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหากรถของตนนั้นก่อให้เกิดความเสียหาย

ในลำดับต่อมา ผู้เขียนจะกล่าวถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิด
ระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารตามสัญญารับชนและหลักละเมิดพร้อมแนวคำพิพากษาศาล
ฎีกา และหลักความรับผิดของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่
คนโดยสารในข้อ 3.1.1 ข้อ 3.1.2 และข้อ 3.1.3 ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับชน

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 รับชน ตั้งแต่มาตรา 608 ถึง
มาตรา 639 แบ่งออกเป็น 2 หมวด

หมวด 1 รับชนของ (มาตรา 610 ถึงมาตรา 633)

หมวด 2 รับชนคนโดยสาร (มาตรา 634 ถึงมาตรา 639)

โดยมาตรา 608 และมาตรา 609 เป็นบททั่วไปที่ใช้บังคับกับการรับชนของและ
การรับชนคนโดยสาร ส่วนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับชนคนโดยสารโดยตรงนั้นมี 6 มาตรา คือ
ตั้งแต่มาตรา 634 ถึงมาตรา 639 สำหรับสัมภาระหรือที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่า
เครื่องเดินทางนั้น มาตรา 637 ให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 เรื่องรับชนของตามมาตรา 610 ถึง
มาตรา 633 มาใช้บังคับ

¹² พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 15 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “หนี้ซึ่ง
เกิดจากการละเมิด ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริง ซึ่งทำให้เป็นการละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น”

บทบัญญัติเรื่องการรับขนบัญญัติอยู่ในบรรพ 3 เอกเทศสัญญา ดังนั้น การรับขนจึงเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่เราเรียกว่าสัญญารับขน อย่างไรก็ตาม กฎหมายไม่ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ จึงมีนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

(1) สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย¹³

(2) สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง¹⁴

(3) สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน¹⁵

สัญญาที่ทำขึ้นนั้นจะถือว่าเป็นสัญญารับขนหรือไม่ ต้องพิจารณาจากลักษณะของงานที่รับทำ ดังนั้น แม้สัญญาจะระบุว่าเป็นสัญญาเช่าหรือสัญญาตัวแทนแต่หากงานที่รับทำนั้นเข้าลักษณะการรับขนข้างต้นก็ถือว่าเป็นสัญญารับขน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529¹⁶) ในทางกลับกัน แม้สัญญาจะระบุว่าเป็นสัญญารับขนแต่หากงานที่รับทำนั้นไม่

¹³ จี๊ด เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน. พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493 หน้า 173.

¹⁴ กมล สนธิเกษตริณ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. กรุงเทพมหานคร: สุทธิสารการพิมพ์, 2528 หน้า 41.

¹⁵ ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552 หน้า 226.

¹⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529 วินิจฉัยว่า การที่โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของรถยนต์ให้คนขับรถและคนประจำรถของตนนำรถยนต์ไปรับคนโดยสารหรือนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ตามที่ตกลงไว้กับบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าโดยได้รับค่าตอบแทน และไม่ปรากฏว่าบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าซึ่งเป็นคู่สัญญามีอำนาจควบคุมการใช้รถหรืออาจออกคำสั่งให้คนขับรถขับรถไปในเส้นทางใดตามความประสงค์ของตนได้ทั้งมิได้มีการมอบการครอบครองรถให้บริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าคู่สัญญานำรถไปใช้ตามลำพังไม่ถือเป็นสัญญาเช่า

เข้าลักษณะการรับชนก็ไม่อาจถือว่าสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญารับชน เช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6442/2538 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าการให้เช่ารถเพื่อใช้บรรทุกและเก็บสินค้าไว้ในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยจนกว่าเจ้าของสินค้าจะขนย้ายออกไปเท่านั้นโดยไม่ได้มีสัญญาต่อกันว่า จะต้องขนสินค้าดังกล่าวไปส่งให้แก่เจ้าของสินค้า ณ สถานที่แห่งอื่น ก็ไม่อาจถือว่าสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญารับชน¹⁷

3.1.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้

สำหรับการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ปรับกับการรับชนนั้น กฎหมายได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ไว้ 2 กรณี โดยพิจารณาที่ตัวผู้ขนส่งและวิธีการรับชนดังนี้

1) ขอบเขตการบังคับใช้โดยพิจารณาที่ตัวผู้ขนส่ง

บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชน จะต้องเป็นผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608¹⁸ เสียก่อน กล่าวคือจะต้องเป็นผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน ดังนั้น บุคคลที่ถือเป็นผู้ขนส่งจึงมีลักษณะดังนี้

ก. ผู้ขนส่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ และผู้ขนส่งอาจจะเป็นเอกชนหรือรัฐวิสาหกิจก็ได้

ข. การงานที่รับทำคือการขนส่งคนโดยสาร

ค. การขนส่งของหรือคนโดยสารนั้นเป็นการทำเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน กล่าวคือ ประกอบอาชีพในการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อเงินหรือผลประโยชน์อื่นใดอัน

รถยนต์หากแต่เป็นสัญญารับขนส่ง แม้จะเรียกสัญญานั้นว่าสัญญาเช่าและเรียกค่าตอบแทนจากสัญญานั้นว่าค่าเช่าก็ตาม

¹⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6442/2538 วินิจฉัยว่า โจทก์เป็นเพียงผู้ให้เช่ารถเพื่อใช้บรรทุกและเก็บสินค้าคือเครื่องจักรพิพาทไว้ในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยจนกว่าเจ้าของสินค้าจะขนย้ายออกไปเท่านั้น ไม่ได้มีสัญญาต่อกันว่าโจทก์จะต้องขนสินค้าดังกล่าวไปส่งให้แก่เจ้าของสินค้า ณ สถานที่แห่งอื่นอย่างไร จึงไม่มีค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ที่โจทก์จะเรียกเอาจากเจ้าของสินค้าได้ คงมีเฉพาะค่าเช่าที่เจ้าของสินค้าค้างชำระอยู่ สัญญาระหว่างโจทก์กับเจ้าของสินค้าจึงไม่ใช่สัญญารับชนของ

¹⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของคน”

เนื่องมาจากการขนส่งคนโดยสารหรือที่เรียกว่า “ค่าโดยสาร” และการประกอบอาชีพดังกล่าวต้องกระทำอยู่เป็นประจำมิใช่ครั้งคราว

นอกจากนี้ ยังมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วินิจฉัยไว้ อันเป็นการให้ความหมายว่าบุคคลใดที่ถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 431/2509 วินิจฉัยว่าแม้รถคันเกิดเหตุจะไม่เป็นกรรมสิทธิ์ของจำเลย และคนขับประจำรถจะไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยก็ตาม แต่เมื่อจำเลยเป็นบริษัททำกิจการรับขนส่งคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 และรถคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลยและรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง จำเลยก็ต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสารเว้นแต่การเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดโจทก์ตามมาตรา 634

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 332/2511 วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 3 เป็นห้างหุ้นส่วนประกอบการเดินรถยนต์ขนส่งคนโดยสาร ส่วนจำเลยที่ 2 ได้นำรถคันเกิดเหตุเข้าวิ่งรับส่งคนโดยสารในเครือของจำเลยที่ 3 โดยจำเลยที่ 3 หักรายได้จากค่าโดยสารที่จำเลยที่ 2 ได้รับไป 10 เปอร์เซ็นต์ 15 วันคิดกันครั้งหนึ่ง ในวันเกิดเหตุ แม้จำเลยที่ 1 ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 แต่มาขับรถดังกล่าวแทนคนขับประจำรถซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 โดยไม่ได้รับอนุญาตจากจำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 เป็นผู้ขนส่งคนโดยสารเพื่อำเนินเป็นทางค้าปกติของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 และเหตุที่โจทก์ได้รับความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือความผิดของโจทก์แต่ประการใด จำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 จึงต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 แม้จำเลยที่ 1 จะไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 ก็ตาม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538 แม้จำเลยจะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง แต่เมื่อการขนส่งเป็นวัตถุ ประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่าจำเลยประกอบการเป็นผู้ขนส่งของเพื่อำเนินเป็นทางค้าโดยปกติ

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นสรุปได้ว่า แม้รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะไม่ใช่ของผู้ขนส่ง และผู้ขับไม่ใช่ลูกจ้างของตนก็ตาม แต่หากทำกิจการรับขนส่งคนโดยสารเป็นทางค้าปกติของตน ก็ถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 นอกจากนี้ แม้จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งก็ยังคงถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 เช่นกัน

2) ขอบเขตการบังคับใช้โดยพิจารณาที่วิธีการรับขน

บทบัญญัติในมาตรา 609 กำหนดประเภทการรับขนที่ไม่อยู่ในบังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนไว้ดังนี้

ก. การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมาตรา 609 ใช้คำว่า “กรมรถไฟแห่งกรุงสยาม” ปัจจุบัน คือการรถไฟแห่งประเทศไทย มีพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 ใช้บังคับเป็นกฎหมายพิเศษ

ข. การขนไปรษณีย์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลขและการสื่อสารแห่งประเทศไทย มีกฎหมายเฉพาะออกมารองรับคือ พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 พระราชบัญญัติโทรเลขโทรศัพท์ พ.ศ. 2477 และพระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2519

ค. การรับขนของทางทะเลมีกฎหมายเฉพาะออกมารองรับคือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

3.1.1.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด

หากคนโดยสารไม่มารับเครื่องเดินทางของตนภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่เครื่องเดินทางมาถึงมาตรา 636¹⁹ ให้สิทธิผู้ขนส่งเอาออกขายทอดตลาด²⁰ ได้ แต่หากเครื่องเดินทางนั้นเป็นของสดหรือของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อพ้น 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางมาถึง และเมื่อเอาเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินเท่าใด มาตรา 632 ให้สิทธิผู้ขนส่งหักไว้เป็นค่าโดยสารและค่าอุปกรณ์ และหากยังมีเงินเหลือให้ส่งมอบให้แก่บุคคลที่ควรจะได้เงินนั้นซึ่งคือคนโดยสารนั่นเอง

¹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้น มีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้ว รออยู่ล่วงเวลากว่าสี่สิบชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีดังนี้ด้วย อนุโลมตามควร”

²⁰ หลักเกณฑ์การขายทอดตลาดบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 509-517 โดยเป็นการที่ผู้ขายนำทรัพย์สินออกขายโดยเปิดเผยแก่บุคคลทั่วไปให้สามารถเข้าสู้ราคา และผู้ขายตกลงขายทรัพย์สินนั้นแก่ผู้ให้ราคาสูงสุด ซึ่งความตกลงของผู้ขายนี้แสดงออกโดยวิธีการเคาะไม้หรือตามจารีตประเพณีอื่นที่ใช้

2) หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทาง

สัญญารับขนคนโดยสารเป็นสัญญาต่างตอบแทน โดยคู่สัญญา (ผู้ขนส่งและคนโดยสาร) ต่างมีสิทธิและหน้าที่ต่อกัน และหน้าที่ประการสำคัญของผู้ขนส่งก็คือการขนส่งคนโดยสารและเครื่องเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในเวลาตามที่ตกลงกันได้ นอกจากนี้ ในการขนส่งนั้นผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ในการจัดให้มีการขนส่งที่ปลอดภัยและภายในเวลาที่กำหนด ดังนั้น หากผู้ขนส่งไม่ดำเนินการขนส่ง ไม่นำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันได้ ขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางช้ากว่าที่กำหนด หรือขนส่งโดยประการที่น่าจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสารหรือเครื่องเดินทาง กรณีต่างๆ เหล่านี้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการผิดหน้าที่ของตนเองตามสัญญารับขนคนโดยสารและผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการชักช้าในการขนส่งตามมาตรา 634 โดยผู้เขียนจะกล่าวโดยละเอียดในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งอีกครั้งหนึ่ง

3) หน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง

เมื่อคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางของคนโดยสารทันทีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 635²¹ หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสารได้ในขณะนั้น ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดจากการที่ส่งมอบชักช้าตามมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616 โดยผู้เขียนจะกล่าวโดยละเอียดในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งอีกครั้งหนึ่ง

3.1.1.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนับว่าเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดในการรับขน เนื่องจากเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนโดยสาร คนโดยสารก็คาดหวังที่จะได้รับการชดเชยจากระบบความรับผิดของผู้ขนส่ง ในขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ต้องการทราบหน้าที่และความรับผิดของตนเองเช่นกันเพื่อประโยชน์ในการคำนวณต้นทุนการให้บริการ โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หมวด 2 ได้แบ่งความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งคนโดยสารออกเป็น 3 กรณี คือ ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสาร ความรับผิดในความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแก่

²¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635 บัญญัติว่า “เครื่องเดินทาง หากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะที่คนโดยสารถึง”

เครื่องเดินทางของคนโดยสาร และความเสียหายที่เกิดจากการซักชำในการรับขน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1.1.3.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

ผู้ขนส่งนั้นมีหน้าที่ในการนำคนโดยสารพร้อมด้วยเครื่องเดินทางให้ไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพตามกำหนดเวลาหรือภายในเวลาที่เหมาะสม ดังนั้น หากเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับผิด ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร เช่น คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ หรือกรณีที่เกิดความเสียหายหรือบุบสลายแก่เครื่องเดินทาง รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากความซักชำในการรับขน ดังนั้น ในมาตรา 634²² และ มาตรา 616²³ จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งในเบื้องต้นว่า หากผู้ขนส่งต้องการปฏิเสธความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิด ได้แก่ เหตุสุดวิสัย ความเสียหายเกิดจากความผิดของคนโดยสาร สภาพแห่งของนั่นเอง หรือตามที่คู่สัญญาฯ รับขนตกลงกันไว้ ซึ่งลักษณะของความรับผิดตามสัญญาฯ รับขนคนโดยสารเช่นนี้เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เนื่องจากผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ และเหตุยกเว้นความรับผิดเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง

3.1.1.3.2 ประเภทของความรับผิด

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ กรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ความสูญหายหรือบุบสลายต่อเครื่องเดินทาง และความเสียหายที่เกิดจากความซักชำ

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซักชำในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือการซักชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง

²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลายหรือส่งมอบซักชำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือซักชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเองหรือเกิดเพราะ ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

1) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ผู้ขนส่งนอกจากจะมีหน้าที่ในการนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว ยังต้องขนส่งคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพด้วย ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายอย่างหนึ่งขึ้นแก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบทั้งนี้เพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ในเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของคนโดยสาร²⁴

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ตัวคนโดยสาร ไม่ว่าจะทำให้คนโดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ มาตรา 634 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือความเสื่อมเสียดังกล่าวโดยไม่ต้องพิจารณาว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

2) ความเสียหายอันเกิดแก่เครื่องเดินทาง

“เครื่องเดินทาง” คือ สิ่งของเครื่องใช้ที่คนโดยสารนำมาด้วยในระหว่างเดินทาง เครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำมานี้อาจเป็นของใช้สอยส่วนตัวหรือสิ่งของอื่นใดที่คนโดยสารต้องการนำติดตัวไปด้วยในระหว่างเดินทาง เช่น ของขวัญของฝาก หรือสินค้าที่คนโดยสารจะต้องนำส่งเองก็ได้ ซึ่งอาจไม่ได้ติดตัวคนโดยสารแต่มอบหมายให้ผู้ขนส่งดูแลในระหว่างเดินทาง²⁵ นอกจากนี้ อยากรู้ก็ตาม มีนักกฎหมายบางท่านได้ให้ความหมายของเครื่องเดินทางตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบหากเกิดความสูญหายหรือบุบสลายว่าไม่หมายรวมถึงเครื่องเดินทางที่ไม่ได้ไปพร้อมกับคนโดยสาร นอกจากนี้ หากเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำมาด้วยเป็นของที่คนโดยสารขนเพื่อนำไปขายไม่ถือเป็นเครื่องเดินทาง ดังนั้น หากสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งไม่ก็ต้องรับผิดชอบ²⁶ อยากรู้ก็ตาม ไม่ว่าเครื่องเดินทางนั้นคนโดยสารจะได้อธิบายให้ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารเก็บไว้เอง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องขนส่งเครื่องเดินทางนั้นให้ไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย แต่เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเครื่องเดินทางทั้งสองประเภทนั้น

²⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 10, 2540 หน้า 122.

²⁵ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550, หน้า 148.

²⁶ อรรถพร พันธ์พัฒนา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ฝากทรัพย์ วิธีการเฉพาะสำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ฝากเงิน ฝากของในคลังสินค้า จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2549. หน้า 141.

มีความแตกต่างกัน โดยในกรณีที่คนโดยสารได้มอบหมายเครื่องเดินทางไว้แก่ผู้ขนส่งไม่ว่าผู้ขนส่งจะคิดค่าขนส่งหรือไม่ หากเครื่องเดินทางสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637²⁷ ประกอบมาตรา 616²⁸ แต่หากคนโดยสารไม่ได้มอบหมายเครื่องเดินทางไว้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเมื่อความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 638²⁹ แต่อย่างไรจึงเป็นความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนั้นยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาวางแนวไว้ แต่มีความเห็นว่าการสูญหายหรือบุบสลายนั้นจะเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 638 โดยคนโดยสารมีภาระการพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังนั้นหากเป็นกรณีที่คนโดยสารเก็บเครื่องเดินทางไว้กับตัวแล้วบุคคลอื่นมาลักเอาเครื่องเดินทางนั้นไปผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ลูกจ้างของผู้ขนส่งเป็นคนลักไปผู้ขนส่งถึงจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสาร

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับเครื่องเดินทางของคนโดยสารที่ได้มอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่ง แต่ความรับผิดของผู้ขนส่งก็อาจสิ้นสุดลงได้หากเข้ากรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 ประกอบมาตรา 623³⁰ ดังนี้

²⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 บัญญัติว่า “สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้นแม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1”

²⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชก้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชก้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของมันเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

³⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 “ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ผิดเงื่อนไขและได้ใช้คำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

1. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางสามารถเห็นได้จากภายนอก หากคนโดยสารรับไว้โดยไม่ติดเงื่อนไข ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง

2. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก แม้คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่ติดเงื่อนไข ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบหากคนโดยสารได้บอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบ ซึ่งการบอกกล่าวนั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น คนโดยสารจึงสามารถบอกกล่าวด้วยวาจาได้

3. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเกิดจากการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบแม้คนโดยสารจะรับเครื่องเดินทางไว้โดยไม่ติดเงื่อนไขหรือติดเงื่อนไขเมื่อพ้น 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบ

3) ความเสียหายที่เกิดจากความซักช้า

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการรับขนที่ซักช้าแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ ความเสียหายที่เกิดจากความซักช้าในการรับขนคนโดยสารและความเสียหายที่เกิดจากความซักช้าในการรับขนเครื่องเดินทาง

การรับขนคนโดยสารซักช้าหมายถึงการถึงจุดหมายปลายทางไม่ทันตามเวลาที่กำหนดหรือภายในเวลาที่สมควร หากการซักช้านี้ส่งผลให้คนโดยสารได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634

สำหรับการรับขนเครื่องเดินทางนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635 กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายไว้ในขณะที่คนโดยสารถึงจุดหมายปลายทาง ดังนั้น หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสารได้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 635 ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 ประกอบมาตรา 616

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิด ของผู้ขนส่งได้”

3.1.1.4 เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย

แม้คนโดยสารจะได้รับความเสียหายจากการรับขน ไม่ว่าจะความเสียหายจะเกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสารหรือเครื่องเดินทาง ผู้ขนส่งก็อาจไม่ต้องรับผิดเสมอไปหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดซึ่งเหตุดังกล่าวแบ่งได้เป็น 3 ประการ คือ เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง และเหตุยกเว้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขน ดังนี้

1) กรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร เช่น ตาย หรือได้รับบาดเจ็บจากการรับขน ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายนั้นหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเองตามมาตรา 634

(1) เหตุสุดวิสัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ได้ให้ความหมายของคำว่า "เหตุสุดวิสัย" ไว้ คือ เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ดังนั้น การที่รถโดยสารถูกรถคันอื่นชนจึงถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยเนื่องจากเป็นการนอกเหนืออำนาจของผู้ขับที่จะป้องกันได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508) แต่หากยังอยู่ในวิสัยที่ป้องกันได้ก็ไม่ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น ชนรถด้วยความเร็วสูงหรือการที่รถโดยสารพลิกคว่ำเพราะลูกหมากคันส่งหลุด เนื่องจากผู้ขับขี่สามารถป้องกันได้หากใช้ความระมัดระวังตามสมควรตรวจดูสภาพรถให้เรียบร้อย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1250/2517)

(2) ความผิดของคนโดยสาร

ความผิดของคนโดยสารที่ผู้ขนส่งจะนำมาอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดอาจเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเองก็ได้ อย่างไรก็ตาม หาก

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทของคนขับ แม้ผู้ตาย จะมีส่วนผิดอยู่ด้วย ก็ไม่ทำให้คนขับพ้นความรับผิดจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้³¹

2) กรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

ในกรณีที่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้ส่งมอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่งนั้นสูญหาย บุก สลาย หรือส่งมอบชกั๊ก ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดในความสูญหายหรือบุบสลายนั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งจะ พิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือบุบสลายดังกล่าวเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดตามที่กฎหมาย กำหนดไว้ 3 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเอง และความผิดของคนโดยสารตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 ประกอบมาตรา 616

(1) เหตุสุดวิสัย

กรณีที่ศาลวินิจฉัยว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น เกิดอุทกภัย หรือवादภัย ไฟผ่า การปิดถนนของชาวนา ชาวไร่ ถนนขาด สะพานทรุดตัดเส้นทางคมนาคมทำให้ส่งมอบชกั๊ก หรือ คนร้ายใช้อาวุธปืนชิงสินค้าไป (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523)

(2) เกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง

ความเสียหายเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง หมายถึง การที่เนื้อหามวลสาร ของสินค้าเกิดการเน่าเสียเนื่องจากเป็นของสดเสียได้ เช่น เนื้อสัตว์ ผลไม้ หรืออาจเกิดการ เปลี่ยนแปลงในตัวมันเอง เช่น การระเหยของกาน้ำตาลทำให้ได้จำนวนน้อยลง (คำพิพากษาศาล ฎีกาที่ 484/2516)

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516 วินิจฉัยว่า ผู้ตายห้อยโหนที่บันไดทำรถเพราะคนโดยสารแน่น มาก จำเลยที่ 1 ทราบดีว่ามีผู้โดยสารยืนเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดทำรถ จึงชอบที่จะแก้ไขมิให้ผู้โดยสารเกาะ ห้อยโหนรถเสียก่อนที่จะออกรถหรือหากจำเลยที่ 1 จะออกรถในลักษณะเช่นนั้น ก็ชอบที่จะขับรถด้วยความ ระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารนั้นการที่จำเลยที่ 1 ขับรถแซงรถคันที่จอดอยู่ข้างหน้าจน ทำรถเบียดชิดกับรถคันที่จอด จนเป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่พลัดตกลงมาถึงแก่ความตาย จึงเป็นผล โดยตรงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วยในการที่ไปเกาะห้อยโหน อยู่ที่บันไดรถ ก็ไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นความรับผิดจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้

(3) ความผิดของคนโดยสาร

หากความเสียหายของเครื่องเดินทางเกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารบรรจุหีบห่อไม่ดี หรือไม่แจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าเป็นของแตกหักง่ายเพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้เพิ่มความระมัดระวัง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3) กรณีความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขน

การรับขนเกิดการชักช้า ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 และมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616

3.1.1.5 ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

จากที่กล่าวข้างต้นเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในข้อ 3.1.1.4 จะเห็นได้ว่าเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่กฎหมายกำหนดไว้มีเพียงไม่กี่เหตุ ดังนั้น ในทางปฏิบัติ ผู้ขนส่งจึงมักอาศัยอำนาจต่อรองที่เหนือกว่ากำหนดข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของตนเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมาตรา 639³² จึงกำหนดให้ข้อความที่ผู้ขนส่งได้กำหนดไว้ในตั๋ว ใบรับ หรือเอกสารใดๆ ที่เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตกเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง

ดังนั้น หากคนโดยสารได้แสดงความตกลงอย่างชัดแจ้งในข้อความที่ผู้ขนส่งได้ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนไว้ ข้อความดังกล่าวก็ใช้บังคับได้ แต่อย่างไรจึงเป็นการตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งนั้นกฎหมายไม่ได้ให้ความหมายไว้ ผู้เขียนจึงขอแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับข้อความที่เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนของทางบกและทางอากาศมาแสดง เพื่อให้เห็นถึงแนวทางการวินิจฉัยของศาลว่ากรณีใดที่ศาลเห็นว่ามี การตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้อย่างชัดแจ้ง

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกา กรณีที่จะถือว่าได้มีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอย่างชัดแจ้งนั้นศาลจะพิจารณาที่ลักษณะของข้อความว่ามีความชัดเจนหรือไม่ โดยดูจาก

³² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 639 บัญญัติว่า “ตั๋ว ใบรับ หรือเอกสารอื่นทำนองเช่นว่านี้อันผู้ขนส่งได้มอบแก่คนโดยสารนั้น หากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างใดๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น

ขนาดของตัวอักษรและตำแหน่งที่ระบุไว้ นอกจากนี้ศาลจะพิจารณาว่ามีหลักฐานว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายได้แสดงความตกลงโดยการลงลายมือชื่อรับทราบหรือตกลงตามนั้นหรือไม่

กรณีที่ศาลวินิจฉัยว่ามีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอย่างชัดเจน เช่น การที่สัญญาฉบับนั้นมีข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาปรากฏเป็นข้อความภาษาอังกฤษทั้งด้านหน้าและด้านหลัง โดยด้านหน้ามีข้อความพิมพ์ไว้ชัดเจนว่าคู่สัญญาให้ถือเอาข้อตกลงและเงื่อนไขในการขนส่งตามที่ระบุไว้ในแผ่นหน้าและแผ่นหลังของใบรับขนนี้เป็นข้อสัญญาฉบับของทางอากาศ และมีการลงลายมือชื่อไว้แล้ว (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5136/2547) หรือการที่ผู้ขนส่งได้ระบุเงื่อนไขที่เป็นการจำกัดความรับผิดไว้ในใบตราส่งและกำหนดให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาและผู้ส่งก็ได้ใช้บริการของจำเลยทั้งสองมาหลายครั้งแม้จะไม่มีลายมือชื่อไว้ก็ตาม (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4432/2550)

สำหรับกรณีที่ศาลวินิจฉัยว่าไม่มีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอย่างชัดเจน เช่น การที่ผู้ขนส่งได้กำหนดเงื่อนไขการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ด้านหลังใบตราส่ง แต่ไม่มีลายมือชื่อของผู้ส่งสินค้าลงไว้ด้วยจึงฟังไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดเจน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529) หรือการที่ผู้ขนส่งใช้วิธีปิดประกาศการยกเว้นหรือจำกัดความผิดของตนไว้ ณ ที่ทำการของผู้ขนส่ง ไม่อาจถือว่าผู้ขนส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดเจน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5778/2533) นอกจากนี้ การที่ผู้ขนส่งพิมพ์ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ที่ด้านหลังของใบตราส่งเป็นภาษาอังกฤษด้วยตัวอักษรที่มีขนาดเล็กมากจนยากที่จะอ่านได้และไม่มีช่องสำหรับให้ผู้ใดลงชื่อและไม่มีคำแปลภาษาไทยก็ไม่อาจถือว่าผู้ขนส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดเจน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2538)

3.1.1.6 อายุความ

อายุความในการที่คนโดยสสารจะฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสสาร เช่น การที่คนโดยสสารเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ หรือการชักช้าในการรับขน กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษจึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี สำหรับกรณีที่คนโดยสสารฟ้องเรียกค่าเสียหายในกรณีที่เครื่องบินทางสูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบชักช้า มาตรา 624³³ กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น คนโดยสสารต้องใช้สิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปีนับแต่ส่งมอบหรือ

³³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 บัญญัติว่า “ในข้อความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุปสลายหรือส่งชักช้านั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบหรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต”

นับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต ดังนั้น หากความสูญหาย บุปสลาย หรือ การส่งมอบชั่งช้ำเกิดจากการทุจริตจะไม่นำกำหนดอายุความในมาตรา 624 มาใช้ และเมื่อไม่มี กฎหมายใดบัญญัติไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี

กรณีที่มีการทุจริตนี้ กฎหมายไม่ได้กำหนดว่าเฉพาะผู้ขนส่งเท่านั้น ดังนั้น จึง หมายความว่าถึงการทุจริตของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วยเพราะเมื่อความสูญหาย บุปสลาย หรือชั่งช้ำนั้นเกิดจากการกระทำโดยทุจริต กฎหมายก็มุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบขึ้นโดยการ นำอายุความกรณีทั่วไปที่ยาวกว่ามาใช้

อย่างไรก็ดี แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความ รับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะแล้วในลักษณะ 8 รับขน แต่หากความรับผิดของผู้ขนส่งเข้าหลักเกณฑ์ ความรับผิดตามหลักละเมิดคนโดยสารก็มักที่จะฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย นอกจากนี้ ในกรณีที่บุคคลที่ได้รับความเสียหายไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยอาศัยบทบัญญัติในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนได้ เช่น คนโดยสารที่ไม่ได้เสียค่าโดยสาร ก็จะมีฟ้องให้ ผู้ขนส่งรับผิดตามมูลละเมิด³⁴ และเมื่อศาลพิจารณาคดีแล้วเห็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่ว่าผู้เสียหายที่ ฟ้องคดีจะเลือกฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญารับขนหรือมูลละเมิดศาลก็จะนำหลักการชดเช้ค่าสินไหม ทดแทนเพื่อละเมิดมาใช้ในการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทน ในลำดับต่อมา ผู้เขียนจึงขอ กล่าวถึงสาระสำคัญของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดที่เกี่ยวข้องกับการรับขน ดังนี้

3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด

ความรับผิดทางละเมิดนั้นบัญญัติอยู่ในบรรพ 2 หนี้ ลักษณะ 5 ตั้งแต่มาตรา 420 ถึงมาตรา 452 ซึ่งความรับผิดทางละเมิดจะมีบทบาทอย่างมากสำหรับกรณีที่คนโดยสาร ฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง

³⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 689/2512 วินิจฉัยว่า เมื่อคนขับซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลย (ผู้ขนส่ง) ยอมให้ ผู้ตายโดยสารไปในรถ จำเลยในฐานะนายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างกระทำไปตาม ทางการที่จ้าง จำเลยจะอ้างว่าผู้ตายไม่ได้เสียค่าโดยสาร จึงไม่ต้องรับผิดต่อผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ ลักษณะรับขน หาได้ไม่

3.1.2.1 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 420³⁵ เป็นความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไป ซึ่งเป็นกรณีที่บุคคลรับผิดในการกระทำของตนเอง ดังนั้นจึงต้องมีการกระทำ (รวมถึงการละเว้นกระทำอันบุคคลนั้นมีหน้าที่จักต้องกระทำ) และต้องเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่นทั้งกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อด้วย ในคดีเกี่ยวกับการรับขนก็เช่นกัน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามมาตรา 420 ก็ต่อเมื่อมีความผิดหรือเป็นฝ่ายผิด กล่าวคือ ทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เช่น การที่ผู้ขับซึ่งรู้อยู่แล้วว่าผู้โดยสารยื่นแขนขาออกนอกตัวถังจึงแก้งค์ขับรถเบียดรถที่สวนมาหรือขับโดยไม่ระมัดระวังเป็นพิเศษจนผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2512) ดังนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อเมื่อคนโดยสารพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งมีความผิด การพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งจึงตกแก่คนโดยสารที่ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิด

นอกจากนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อเมื่อบุคคลดังกล่าวเป็นคนโดยสารที่ได้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งหรือกับตัวแทนของผู้ขนส่ง และต้องเสียค่าโดยสารด้วย อย่างไรก็ตาม แม้คนโดยสารจะมีได้เสียค่าโดยสารศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยให้ผู้ขนส่งรับผิดหากความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำละเมิด โดยในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 689/2512 วินิจฉัยว่า เมื่อคนขับซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลย (ผู้ขนส่ง) ยอมให้ผู้ตายโดยสารไปในรถ จำเลยในฐานะนายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างกระทำไปตามทางการที่จ้าง จำเลยจะอ้างว่าผู้ตายไม่ได้เสียค่าโดยสาร จึงไม่ต้องรับผิดต่อผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน หาได้ไม่ ซึ่งในคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ ในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ศาลฎีกาถือว่าเมื่อผู้ขนส่งประกอบกิจการขนส่งจึงเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 จึงต้องร่วมรับผิดในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างจำเลยกระทำไปตามทางการที่จ้าง โดยศาลฎีกาได้นำหลักความรับผิดฐานละเมิดตามมาตรา 420 และมาตรา 425 มาใช้คู่กับหลักความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขน

3.1.2.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารนั้นเกิดจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้

³⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อการนั้น”

กระทำไปในทางการที่จ้างตามมาตรา 425³⁶ ซึ่งความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นแม้ว่าลูกจ้างจะมีได้เป็นพนักงานขับรถประจำรถยนต์โดยสารก็ตาม เช่น เป็นสารวัตรเดินรถมีหน้าที่ควบคุมการเดินรถและตรวจตัวแต่เมื่อได้ขับรถไปในเส้นทางในทางการที่จ้างโดยประมาทก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสารอันเป็นการกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดตามมาตรา 608 ประกอบมาตรา 420 และมาตรา 425³⁷

3.1.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

หลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดบัญญัติไว้ในมาตรา 438 และมาตรา 442 ถึงมาตรา 446 โดยแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร และกรณีที่ความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

3.1.2.3.1 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

1) กรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย

ในการกระทำละเมิดให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ย่อมต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เขา แต่เป็นที่เห็นได้ว่าการทำให้ถึงแก่ความตายเป็นความเสียหายอันคำนวณเป็นตัวเงินมิได้ แต่ในกรณีทำให้คนโดยสารตายนั้นอาจมีค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ ค่าขาดไร้อุปการะ และหากคนโดยสารไม่ได้ตายในทันทีก็อาจต้องชดใช้ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย และค่าขาดแรงงานของ

³⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง”

³⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523 บัญญัติว่า แม้จำเลยที่ 1 จะเป็นสารวัตรเดินรถมีหน้าที่ควบคุมการเดินรถและตรวจตัวมิได้เป็นพนักงานขับรถประจำรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุก็ตาม แต่การที่จำเลยที่ 1 ในฐานะที่เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เห็นมีคนโดยสารเต็มรถและคนขับไม่อยู่ จึงเข้าทำหน้าที่ขับเพื่อพาผู้โดยสารไปส่งในเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่อันเป็นเส้นทางในสัมปทานเดินรถของจำเลยที่ 2 เสียเองนั้น ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้กระทำการไปในทางค้ำปกติของจำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 2 เป็นบริษัทที่กระทำการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ซึ่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของโจทก์เองตามมาตรา 634 เมื่อเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพราะจำเลยที่ 1 ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์

บุคคลภายนอก ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443³⁸ และมาตรา 445³⁹ ที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบ

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ ได้แก่ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่นในการจัดการศพ โดยเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าปลงศพให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากในกรณีที่คนโดยสวาทถึงแก่ความตายทรัพย์สินของผู้ตายนั่นเองจะต้องจัดสรรมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปลงศพตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 มาตรา 1650 และมาตรา 1739 เมื่อผู้ตายต้องเสียหายจากการนำทรัพย์สินมาปลงศพตน ผู้ละเมิดจึงต้องชดใช้ ดังนั้น ค่าปลงศพจึงเป็นสิทธิของผู้ตายที่ตกแก่ผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการศพของผู้ตาย ซึ่งผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการศพของผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1649⁴⁰ โดยปกติย่อมได้แก่ทายาทหรือผู้จัดการมรดก มิใช่ว่าใครเป็นผู้ทำศพแล้วจะเรียกร้องค่าปลงศพได้ ซึ่งในกรณีของบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าปลงศพศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2558/2532 วินิจฉัยว่า โจทก์เป็นสามีของผู้ตาย ไม่ปรากฏว่ามีพินัยกรรมเป็นอย่างอื่น โจทก์จึงเป็นผู้ได้รับทรัพย์สินมรดกโดยสิทธิทายาทโดยธรรมของ

³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้นค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ อีกด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วยหรือ ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

³⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 445 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีที่ทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย”

⁴⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 บัญญัติว่า “ผู้จัดการมรดกซึ่งผู้ตายตั้งไว้ย่อมมีอำนาจและหน้าที่ในอันที่จะจัดการศพของผู้ตาย เว้นแต่ผู้ตายจะได้ตั้งบุคคลอื่นไว้โดยเฉพาะให้จัดการตั้งว่านั้น

ถ้าผู้ตายมิได้ตั้งผู้จัดการมรดกหรือบุคคลใดไว้ให้เป็นผู้จัดการศพหรือทายาทมิได้มอบหมายตั้งให้บุคคลใดเป็นผู้จัดการศพ บุคคลผู้ได้รับทรัพย์สินมรดกโดยพินัยกรรมหรือโดยสิทธิโดยธรรมเป็นจำนวนมากที่สุดเป็นผู้มีอำนาจและตกอยู่ในหน้าที่ที่ต้องจัดการศพ เว้นแต่ศาลจะเห็นเป็นการสมควรตั้งบุคคลอื่นให้จัดการเช่นนั้น ในเมื่อบุคคลผู้มีส่วนได้เสียคนหนึ่งคนใดคนหนึ่งร้องขอขึ้น”

ผู้ตายเป็นจำนวนมากที่สุด โจทก์จึงเป็นผู้มีอำนาจและมีหน้าที่ต้องจัดการทำศพผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 โจทก์จึงมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้จำเลยใช้ค่าปลงศพภริยาโจทก์ได้ แม้บิดาโจทก์จะได้ออกเงินให้โจทก์ใช้จ่ายในการทำศพ จำเลยก็จะมามากเป็นข้อขัดข้อง ความรับผิดชอบของจำเลยหาไม่ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1202/2549 วินิจฉัยว่า สิทธิในการเรียกค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับค่าปลงศพตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 วรรคแรกเป็นสิทธิของผู้ที่เป็นทายาทจะเรียกร้องเอาแก่ผู้ที่กระทำละเมิดทำให้เจ้ามรดกถึงแก่ความตายภายใต้บังคับมาตรา 1649 เมื่อโจทก์ที่ 2 และที่ 3 เป็นบุตรนอกกฎหมายที่เจ้ามรดกซึ่งเป็นบิดารับรองแล้วจึงเป็นผู้สืบสันดานเหมือนกับบุตรชอบด้วยกฎหมายของเจ้ามรดกตามมาตรา 1627 และย่อมมีสิทธิรับมรดกของเจ้ามรดกตามมาตรา 1629 (1) จึงมีสิทธิฟ้องเรียกค่าปลงศพของเจ้ามรดกได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4828/2529 วินิจฉัยว่า การเป็นพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันต้องถือความเป็นพี่น้องกันตามความเป็นจริงส่วนบิดามารดาจะจดทะเบียนสมรสกันหรือไม่ไม่ใช่สาระสำคัญเมื่อบิดามารดาของผู้ตายถึงแก่กรรมและผู้ตายก็ไม่มีผู้สืบสันดานที่ร่วมบิดามารดาเดียวกันของผู้ตายซึ่งเป็นทายาทลำดับ 3 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 จึงเป็นผู้จัดการศพผู้ตายมีอำนาจฟ้องเรียกค่าปลงศพเพราะเหตุที่ถูกจ้างของจำเลยที่ 1 ชำรุดยนต์จนผู้ตายถึงแก่ความตายได้

การกำหนดจำนวนค่าปลงศพ ศาลจะพิจารณาจากฐานะของผู้ตายและผู้มีหน้าที่ทำศพประกอบกับธรรมเนียมประเพณี หากฟุ่มเฟือยเกินสมควร ศาลย่อมกำหนดให้ตามสมควรมิใช่ว่าจ่ายไปเท่าไรก็เรียกได้ทั้งหมด นอกจากนี้ ค่าปลงศพยังสามารถเรียกล่วงหน้าได้ไม่จำเป็นต้องทำศพแล้ว⁴¹

สำหรับค่าใช้จ่ายอื่นอันจำเป็นในการจัดการศพ ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายที่มีใบการปลงศพแต่อาจเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับงานศพได้⁴² ศาลจะพิจารณาถึงฐานะของผู้ตายและผู้ทำศพรวมถึงประเพณีการทำศพและลัทธินิยมประกอบด้วย โดยศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาไว้ดังนี้

⁴¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 913/2506

⁴² ศนันกรณ (จำปี) โสติพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2: วิญญูชน, 2552 หน้า 288.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2023/2522 วินิจฉัยว่า ค่าขนส่งศพกลับภูมิลำเนาของผู้ตายที่ประเทศเยอรมันนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นอันเกี่ยวเนื่อง กับค่าปลงศพ จำเลยต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2707/2516 วินิจฉัยว่า ค่าใช้จ่ายในการพิมพ์หนังสือแจ้งในงานศพและค่าทำเจดีย์บรรจุอัฐิของผู้ตายตามสมควรแก่ฐานะของผู้ตาย ถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 443 วรรคแรก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 574/2515 วินิจฉัยว่า ค่าพาหนะในการที่บิดามารดาและญาติของผู้ตายเดินทางไปจัดการศพถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 443 วรรคแรก ซึ่งผู้ทาละเมิดจะต้องรับผิดชอบด้วย แต่หากเป็นค่าใช้จ่ายที่ญาติของผู้ตายเดินทางจากต่างจังหวัดเพื่อไปร่วมในงานศพด้วยนั้นศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2437/2522⁴³ ว่าไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่ผู้ทาละเมิดต้องรับผิดชอบเพราะไม่ใช่เดินทางไปจัดการศพ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 533/2506 วินิจฉัยว่า ค่าซื้อที่ฝังศพที่สุสานและค่าทำฮวงซุ้ย ตลอดจนค่าเช่นไหว้ศพและค่าอาหารเครื่องต้มเลี้ยงดูแขกก่อนนำศพไปฝังตามประเพณีการจัดการศพจีน เป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามมาตรา 443 วรรคแรก ซึ่งผู้ทาละเมิดจะต้องรับผิดชอบ

ในส่วนของค่าขาดไร้อุปการะ หากคนโดยสารที่ถึงแก่ความตายมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องอุปการะบุคคลหนึ่งบุคคลใดโดยไม่จำเป็นต้องมีการอุปการะจริงๆ⁴⁴ บุคคลที่ขาดไร้อุปการะตามกฎหมายจึงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้โดยถือเป็นค่าขาดสิทธิที่จะได้รับ

⁴³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2437/2522 วินิจฉัยว่า กรณีละเมิดทำให้คนตาย ค่าปลงศพตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 แม้นายจ้างของผู้ตายออกให้ทั้งสิ้นก็ไม่ปิดความรับผิดชอบของผู้ทาละเมิด แต่ค่าใช้จ่ายที่ญาติของผู้ตายเดินทางจากต่างจังหวัดไปร่วมในงานศพด้วยนั้น ไม่ใช่เดินทางไปจัดการศพ ไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่ผู้ทาละเมิดต้องรับผิดชอบ

⁴⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7119/2541 วินิจฉัยว่า การที่ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 กระทำละเมิดเป็นเหตุให้บุตรของโจทก์ที่ 3 ตาย ถือว่าโจทก์ที่ 3 ขาดไร้อุปการะตามกฎหมายจากบุตร โจทก์ที่ 3 จึงขอ bồiงที่จะได้รับค่าขาดไร้อุปการะทั้งในปัจจุบันและความหวังในอนาคตโดยผลแห่งกฎหมาย โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าขณะเกิดเหตุหรือในอนาคตเด็กหญิง พ. จะได้อุปการะโจทก์ที่ 3 จริงหรือไม่

การอุปการะเลี้ยงดูจากผู้ตาย ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะครอบครัว ได้กำหนดบุคคลผู้มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูไว้ดังนี้

ก. สามีภริยาที่จดทะเบียนสมรสมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน ตามมาตรา 1461 วรรคสอง ซึ่งการพิจารณาว่ามีการอุปการะกันหรือไม่ ต้องอาศัยพฤติการณ์ในวันเกิดเหตุตนเองเป็นหลัก พฤติการณ์ทั้งหลายภายหลังวันเกิดเหตุไม่นำมาพิจารณา⁴⁵

ข. บิดาที่ชอบด้วยกฎหมาย⁴⁶ และมารดามีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบุตร ตามมาตรา 1563

ค. บุตรผู้เยาว์มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาตามมาตรา 1564 วรรคหนึ่ง แต่หากเป็นบุตรซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาเฉพาะแต่ผู้ทุพพลภาพและหาเลี้ยงตนเองไม่ได้ตามมาตรา 1564 วรรคสอง

ง. บุตรบุญธรรมที่เป็นผู้เยาว์และบุตรบุญธรรมซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วแต่ทุพพลภาพและหาเลี้ยงตัวเองไม่ได้ตามมาตรา 1598/28

จ. ผู้รับบุตรบุญธรรมตามมาตรา 1598/28

ฉ. ทารกในครรภ์มารดาตามมาตรา 15 วรรคสอง

หากคนโดยสวามิภักดิ์ไม่ถึงแก่ความตายในทันที ต้องไปรักษาตัวที่โรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลก่อนตายก็ถือเป็นค่าสินไหมทดแทนประการหนึ่งที่ต้องชดใช้ให้แก่ทายาท

⁴⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1251/2514 วินิจฉัยว่า ลูกจ้างของจำเลยขับรถในทางที่จ้างชนสามี โจรก็ถึงแก่ความตายด้วยความประมาท โจรที่ยอมตกเป็นผู้ต้องชดใช้อุปการะตามกฎหมายมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เมื่อสามีโจรยังมีชีวิตอยู่มีอาชีพตั้งป้อมน้ำมันจำหน่ายน้ำมันเบนซิน แม้โจรจะได้เป็นผู้จัดการมรดกเข้าดำเนินการค้ำน้ำมันเบนซินต่อมาหลังจากสามีโจรตายแล้ว ก็หาเป็นเหตุทำให้โจรที่ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าชดใช้อุปการะจากจำเลยไม่ ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่โจรต้องชดใช้อุปการะนั้น ย่อมต้องคำนวณโดยอาศัยพฤติการณ์ในวันเกิดเหตุตนเองเป็นหลักพฤติการณ์ทั้งหลายภายหลังวันเกิดเหตุหาอาจนำมาพิจารณาในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนในการชดใช้อุปการะของโจรก็ได้ไม่

⁴⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1409/2548 วินิจฉัยว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 วรรคสาม กำหนดให้ผู้กระทำความผิดในกรณีทำให้เขาถึงตายรับผิดชอบบุคคลที่ต้องชดใช้อุปการะเฉพาะที่ผู้ตายมีหน้าที่อุปการะตามกฎหมายเท่านั้น แต่มาตรา 1563 และมาตรา 1564 ที่บัญญัติให้บุตรและบิดาจำต้องอุปการะเลี้ยงดูกันนั้นหมายถึงบุตรและบิดาที่ชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น ไม่มีบทบัญญัติกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้บิดาจำต้องอุปการะเลี้ยงดูบุตรนอกกฎหมาย ดังนั้น แม้บุตรนอกกฎหมายที่บิดารับรองแล้วจะเป็นทายาทโดยธรรมมีสิทธิรับมรดกของบิดาได้แต่ก็ไม่มีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูจากบิดา จึงไม่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าชดใช้อุปการะจากผู้กระทำความผิด

เมื่อคนโดยสารถึงแก่ความตายภายหลัง เพราะหากผู้ตายไม่ได้เข้ารับการรักษาทันทีในโรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลนั้นก็จะเป็นมรดกตกแก่ทายาท ประกอบกับค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้เป็นส่วนที่ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ให้คนโดยสารถ้องก่อนตายอยู่แล้วด้วย⁴⁷ โดยค่ารักษาพยาบาลที่ทายาทเรียกได้ หมายความว่ารวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปแล้วและที่คาดว่าจะต้องเสียในอนาคต เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 450/2516 วินิจฉัยว่า ค่าจ้างนางพยาบาลเฝ้าไข้ ค่ายา ค่าจ้างรถแท็กซี่ที่ภรรยาไปเฝ้าเยี่ยมปรนนิบัติที่โรงพยาบาล เป็นค่าเสียหายที่โจทก์เรียกร้อง เอาจากจำเลยได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 244/2530 วินิจฉัยว่า โจทก์ได้รับอันตรายสาหัส มาก หากไม่ได้รับการรักษาที่ดีอาจเป็นอันตรายต่อชีวิตได้ เมื่อโรงพยาบาลที่ต่างจังหวัดมีเครื่องมือไม่พอที่จะรักษาได้ ต้องส่งตัวไปรักษาที่กรุงเทพมหานคร จึงไม่ใช่เป็นการรักษาที่ฟุ่มเฟือย จำเลย ต้องรับผิดชอบในค่ารักษาพยาบาลดังกล่าว

ถ้าในช่วงเวลาระหว่างวันที่คนโดยสารถึงบาดเจ็บก่อนที่จะถึงแก่ความตาย หากคนโดยสารถ้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานไปจำนวนเท่าใดทายาทย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้ เพราะหากผู้ตายได้ไปประกอบการทำงานรายได้จากการประกอบการทำงานก็อาจกลายเป็นมรดกตกแก่ทายาทประกอบกับค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้เป็นส่วนที่ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ให้ผู้เสียหายก่อนตายอยู่แล้ว⁴⁸ แต่หากไม่มีการขาดประโยชน์เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานเป็นต้นว่าคนโดยสารถึงมีรายได้ที่ไม่ต้องทำมาหาได้ เช่น ค่าเช่าจากทรัพย์สิน ก็ไม่ใช่กรณีที่คนโดยสารถึงขาดประโยชน์จึงไม่อาจเรียกค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ได้⁴⁹

นอกจากนี้ เมื่อคนโดยสารถึงทำละเมิดจนถึงตายทำให้บุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการงานของคนโดยสารถึงต้องขาดประโยชน์จากการงานนั้นไป เมื่อบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหาย กฎหมายก็ยอมให้บุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการงานนั้นมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดได้ โดยกฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อการที่ขาดการงานไว้คือบุคคลภายนอกในครัวเรือนที่คนโดยสารถึงมีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำการ

⁴⁷ ศนันกรณ (จำปี) โสติพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และ ลากมิดวรได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2: วิญญูชน, 2552 หน้า 288.

⁴⁸ เรื่องเดียวกัน

⁴⁹ ไพจิตร บุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2550 หน้า 196.

งานให้และบุคคลภายนอกที่คนโดยสารมีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่
อุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก ดังนั้น ลักษณะการทำงานที่บุคคลภายนอกจะได้รับชดใช้ตาม
มาตรา 445 จากผู้ขนส่งจึงแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ การขาดการงานในครัวเรือน และการขาด
การงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก

กรณีที่หนึ่ง การขาดการงานในครัวเรือน หมายความว่าการทำงานในครอบครัวซึ่ง
ผู้ตายมีความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องทำให้แก่บุคคลอื่นในครอบครัว ดังนั้น หากคนโดยสารที่
ตายเป็นผู้มีหน้าที่ทำการงานดังกล่าว ผู้ที่ยังมีชีวิตที่ขาดการงานนั้นก็มีสิทธิเรียกค่าชดใช้การขาด
การงานนั้นได้ โดยความผูกพันตามกฎหมายในกรณีนี้ ได้แก่ สามีกับภรรยาซึ่งมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือ
อุปการะเลี้ยงดูกันตามมาตรา 1461 บิดามารดาผู้ใช้อำนาจปกครองมีอำนาจให้บุตรทำการงาน
ตามสมควรแก่ความสามารถและฐานะานุรูปตามมาตรา 1567 (3) เช่น เมื่อครั้งมีชีวิตคนโดยสารที่
เป็นภรรยาเป็นแม่บ้านจัดการบ้านเรือนด้วยตนเอง เมื่อถึงแก่ความตายอันเนื่องมาจากการรับชน
ของผู้ขนส่ง สามีก็ต้องจ้างคนมาทำงานแทนภรรยา ทำหน้าที่ซักผ้า ทำครัว กวาดถูบ้าน เป็นการ
ขาดแรงงาน สามีย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แต่เรียกได้ถึงวันมีภรรยาใหม่ (คำพิพากษา
ศาลฎีกาที่ 2361/2515 และ 3585/2525) หรือหากบิดาหรือมารดาซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองได้
มอบหมายให้บุตรทำการงานอันใดอันหนึ่งครัวเรือน แล้วปรากฏว่ามีบุคคลใดทำละเมิดต่อบุตรซึ่ง
มีความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องทำการงานให้แก่บิดามารดาจนถึงแก่ความตาย ผู้ทำ
ละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคือค่าขาดแรงงานในครัวเรือนให้แก่บิดามารดาอันนั้นด้วย
(คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6905/2538)

กรณีที่สอง การขาดการงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก แม้ตัวบทจะใช้
คำว่า “...ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย...” ก็ตาม แต่นักกฎหมายหลายท่าน เช่น
ท่านอาจารย์จิตติ ติงศภักดิ์ ได้อธิบายว่าความผูกพันตามกฎหมายในมาตรานี้รวมถึงสิทธิที่เกิด
จากสัญญาอันผูกพันตามกฎหมายด้วย ดังนั้น หากผู้ตายมีหน้าที่การทำงานตามสัญญาจะต้องทำ
การงานให้แก่บุคคลภายนอกในอุตสาหกรรมของเขา เมื่อถึงแก่ความตายอันเนื่องมาจากการรับชน
ของผู้ขนส่ง บุคคลภายนอกย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่ขาด
การงานไปได้ เช่น คนโดยสารผู้ตายเป็นลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมถูกทำละเมิดยังไม่ตายทันที
แต่เข้ารับการรักษาพยาบาลได้ 1 เดือนจึงตาย ระหว่างนั้นนายจ้างต้องจ่ายค่าจ้างให้โดยไม่ได้รับ
การทำงานตอบแทน นายจ้างย่อมมีสิทธิเรียกเงินที่จ่ายไปเป็นค่าขาดการงานจากผู้ขนส่งได้ แต่ถ้า
ลูกจ้างตายทันทีการจ้างแรงงานย่อมเล็ก นายจ้างไม่ได้แรงงานและขณะเดียวกันก็ไม่ต้องจ่าย
สินจ้าง นายจ้างย่อมไม่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าชดใช้การขาดการงาน (คำพิพากษา
ศาลฎีกาที่ 2664/2525)

2) กรณีทำให้คนโดยสหายเสียหายแก่ร่างกายหรือ

อนามัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดค่าเสียหายในกรณีที่คนโดยสหายได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรืออนามัยไว้ในมาตรา 444⁵⁰ มาตรา 445 และมาตรา 446⁵¹ ซึ่งได้แก่ค่าใช้จ่ายที่ตนต้องเสียไป ค่าขาดประโยชน์ที่นำมาหาได้ระหว่างเจ็บป่วย ค่าเสียความสามารถในการประกอบกิจการงานในอนาคต ค่าชดใช้การงานของบุคคลภายนอก และค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กรณีที่คนโดยสหายได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลทุกอย่าง เช่น ค่ารักษาในโรงพยาบาลและนอกโรงพยาบาล ค่ารักษาในโรงพยาบาลเอกชน รวมถึงค่ารักษาพยาบาลที่จะต้องเสียต่อไปในอนาคต ค่าพาหนะต่างๆ เช่น ค่าโดยสารเครื่องบินไปต่างประเทศเพื่อให้แพทย์ผู้เชี่ยวชาญตรวจรักษา ค่าจ้างคนเฝ้าไข้ ค่าเครื่องรับโทรทัศน์และตู้เย็นในห้องพักผู้ป่วย⁵² อย่างไรก็ตาม หากมีการฟ้องคดีต่อศาลก็เป็นหน้าที่ของผู้เสียหายจะต้องแสดงให้เห็นศาลเชื่อว่าค่าใช้จ่ายไปเป็นจำนวนเท่าใดเพราะเป็นกรณีที่จะได้รับชดใช้เท่าที่ ต้องเสียไปมิใช่ความเสียหายที่ศาลจะคำนวณให้ได้เพราะบทบัญญัติในมาตรา 444 วรรคหนึ่งบัญญัติไว้ว่า “ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป”

นอกจากนี้ หากการบาดเจ็บของคนโดยสหายทำให้ต้องพักรักษาตัวเป็นเหตุให้ขาดประโยชน์จากการนำมาหาได้คนโดยสหายย่อมมีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายความสามารถ

⁵⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายขอที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไปและค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบกิจการงานสิ้นเชิงหรือบางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาที่พักพิวกษาคดีเป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้”

⁵¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

อนึ่งหญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุรศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้”

⁵² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 516/2551

ประกอบภาระงานจากผู้ขนส่งได้ไม่ว่าจะเป็นค่าเสียความสามารถประกอบภาระงานในปัจจุบัน เช่น การที่คนโดยสารไม่ได้เลื่อนขึ้นเงินเดือนเพราะผลงานเพื่อพักรักษาตัวเกินกว่าระยะเวลาที่นายจ้าง กำหนด ถือเป็นผลโดยตรง จึงเรียกค่าเสียหายได้⁵³ หรือค่าเสียความสามารถประกอบภาระงาน ในอนาคตจากการที่ไม่สามารถรักษาพยาบาลให้กลับคืนดีดังเดิม เช่น แขนขาด ขาขาด เป็น อัมพาต ฯลฯ อย่างไรก็ตาม แม้จะยังทำงานได้แต่สูญเสียความก้าวหน้าในอาชีพเนื่องจากเสีย ความสามารถในการประกอบภาระงานเพราะตกเป็นผู้พิการไม่สามารถเดินได้อย่างคนธรรมดา ทั้ง ยังไม่สามารถทำงานหนักได้ ถือว่าได้สูญเสียความสามารถประกอบภาระงานในภายหน้าจึงมีสิทธิ เรียกค่าเสียความสามารถประกอบภาระงานในอนาคตได้⁵⁴

หากการที่คนโดยสารต้องพักรักษาตัวเป็นเหตุให้บุคคลภายนอกต้องขาด แรงงานไป ผู้ทำละเมิดก็ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการขาดแรงงานให้แก่บุคคลภายนอก เช่นเดียวกับกรณีที่ทำให้คนโดยสารถึงแก่ความตายดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

นอกจากนี้ ถ้าความเสียหายที่คนโดยสารได้รับไม่อาจคำนวณเป็นราคาเงิน หรือคิดเป็นจำนวนเงินไม่ได้หรือที่ตัวบทในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “ค่าเสียหาย อย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน” คนโดยสารจะเรียกได้เฉพาะเมื่อความเสียหายอื่นอันมิใช่ตัวเงินนั้นเป็นผล มาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย แต่หากเป็นเพียงอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้มีผลมา จากการบาดเจ็บทางร่างกายจึงไม่ใช่ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามกฎหมายที่จะมีสิทธิ เรียกได้ ดังที่ศาลฎีกาได้เคยพิพากษาไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 75/2538 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะต้องทุพพล ภาพตลอดชีวิตเนื่องจากระบบประสาทไม่สามารถควบคุมระบบขับถ่ายได้ เสียสมรรถภาพทาง เพศและไม่สามารถเดินได้กับค่าเสียหายจากการที่โจทก์ต้องทนทุกข์ทรมานจากการทุพพลภาพ ตลอดชีวิตเป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินทั้งสองกรณี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 247/2538 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะร่างกาย พิการทำให้สังคมรังเกียจ อับอายขายหน้า ไม่ได้เล่นกีฬา ไม่ได้สมรส ขาดความสุขสำราญ เป็น ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

⁵³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4018/2533

⁵⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 450/2516

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1418/2534 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายที่โจทก์ต้องสูญเสียและใส่ช่าเทียมเพื่อให้สามารถเดินและประกอบอาชีพได้เป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 วรรคแรก โจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 559/2535 วินิจฉัยว่า จำเลยใช้มีดกรีดใบหน้าโจทก์แผลยาว 3 นิ้วครึ่ง ลึก 1 นิ้วเมื่อบาดแผลหายแล้วมีแผลเป็นทำให้โจทก์มีใบหน้าเสียโฉมอย่างติดตัว การที่โจทก์เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการเสียสุขภาพอนามัยและใบหน้าเสียโฉมเป็นการเรียกค่าทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3357/2538 วินิจฉัยว่า ขณะเกิดเหตุโจทก์เป็นนักเรียนกำลังเรียนอยู่ชั้นมัธยมปีที่ 6 โจทก์ได้รับอันตรายสาหัสต้องพักรักษาตัวหลายเดือนต้องขาดเรียนและเรียนซ้ำชั้นโจทก์ย่อมได้รับความทุกข์ทรมานทางกายและจิตใจมากโจทก์ย่อมมีสิทธิเรียกค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินในส่วนนี้ได้และไม่ใช่ค่าเสียหายที่ไกลเกินเหตุตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 477/2515 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะความโหม่งสัด เสียใจ ผิดหวัง หรือความว้าเหวของบิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายในกรณีที่ผู้ถูกละเมิดถึงแก่ความตาย ไม่อาจฟ้องเรียกได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 วินิจฉัยว่า หรือค่าเสียหายที่โจทก์อ้างว่าเป็นความโศกเศร้าเสียใจเพราะเข้าใจว่าบุตรถึงแก่กรรมจากการที่พนักงานของการสื่อสารแห่งประเทศไทยแจ้งข้อความในโทรเลขถึงโจทก์ผิดว่าบุตรโจทก์ถึงแก่ความตายแล้วศาลไม่ให้โดยให้เหตุผลว่าเป็นเพียงอารมณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อทราบข่าวร้ายไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายและไม่มีกฎหมายบทใดให้โจทก์เรียกร้องได้

3.1.2.3.2 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

หากการกระทำโดยละเมิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งทำให้เครื่องเดินทางของคนโดยสารสูญหายหรือบุบสลาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนโดยสาร

ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องคือมาตรา 438 วรรคสอง⁵⁵ มาตรา 440⁵⁶ และมาตรา 441⁵⁷ กล่าวคือ หากเครื่องเดินทางของคนโดยสารสูญหาย ผู้ขนส่งก็ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยใช้ราคาแทนเครื่องเดินทางที่สูญหายซึ่งคนโดยสารอาจเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินดังกล่าวได้ตั้งแต่วิธีอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้น รวมทั้งค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใดๆ ที่เกิดขึ้นด้วย

หากเครื่องเดินทางของคนโดยสารมิได้สูญหายเพียงแต่บุบสลายผู้ขนส่งก็ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะการที่เครื่องเดินทางบุบสลายพร้อมดอกเบี้ยในจำนวนเงินดังกล่าวตั้งแต่วิธีอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้น เช่น จัดการให้เครื่องเดินทางที่บุบสลายกลับไปอยู่ในฐานะเหมือนไม่มีความเสียหายโดยการซ่อมให้หรือให้ผู้เสียหายซ่อมเองแล้วผู้ทำละเมิดออกค่าซ่อมให้ นอกจากนี้ หากการที่เครื่องเดินทางบุบสลายก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายนั้นด้วย

3.1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

นอกจากคนโดยสารที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนจะได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว คนโดยสารยังได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่มาตรา 56⁵⁸ ของ

⁵⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคสอง บัญญัติว่า “อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้นรวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

⁵⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 440 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันได้เอาของเขาไปก็ดีในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะบุบสลายก็ดี ฝ่ายผู้ต้องเสียหายจะเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินที่จะต้องชดเชยตั้งแต่วิธีอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้นก็ได้”

⁵⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 441 บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างใดๆ เพราะเขาสังหาริมทรัพย์ของเขาไปก็ดี หรือเพราะทำของเขาให้บุบสลายก็ดี เมื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลซึ่งเป็นผู้ครองทรัพย์สินนั้นอยู่ในขณะที่เอาไปหรือขณะที่ทำให้บุบสลายนั้นแล้ว ท่านว่าเป็นอันหลุดพ้นไปเพราะการที่ได้ใช้ให้เช่นนั้น แม้กระทั่งบุคคลภายนอกจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือมีสิทธิอย่างอื่นเหนือทรัพย์สินนั้น เว้นแต่สิทธิของบุคคลภายนอกเช่นนั้นจะเป็นที่รู้อยู่แก่ตนหรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน”

⁵⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 56 บัญญัติว่า “เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบตามที่กำหนด

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตาย แต่เจ้าของรถที่ต้องรับผิดชอบดังกล่าวต้องเป็นผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1.3.1 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทใดประเภทหนึ่งใน 4 ประเภท คือ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา 27) และ

ประการที่สอง ผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นต้องเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

3.1.3.2 ผู้ที่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

ผู้ที่ได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ต้องเป็นผู้เสียหายที่มีสิทธิตามที่มาตรา 60 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดไว้ หรือในกรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ทายาทของผู้เสียหายก็มีสิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเช่นกัน ดังนั้น ผู้ที่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ได้แก่

(1) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น คนเดินเท้า

(2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่

ไว้ในมาตรา 59 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ”

(3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับรถ คนงาน หรือลูกจ้างประจำรถ และคนโดยสาร ซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายมีสิทธิได้รับค่าใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

ดังนั้น หากคนโดยสารได้รับความเสียหายในขณะที่อยู่ในรถไม่ว่ารถคันที่ตนโดยสารจะเป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ คนโดยสารก็จะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ

3.1.3.3 จำนวนค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

สำหรับค่าเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชดใช้หรือที่เรียกว่า “ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น” ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ ส่วนจะมากน้อยเพียงใดนั้นก็ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกฎกระทรวงที่กำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องชดใช้คือกฎกระทรวง ฉบับที่ 47 (พ.ศ. 2546) ข้อ 11 โดยแบ่งเป็น 3 กรณี คือ กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย และกรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตายทันที ดังนี้

กรณีที่ 1 กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลตามจำนวนเงินที่ผู้เสียหายได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

กรณีที่ 2 กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

กรณีที่ 3 กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตายทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลแก่ผู้เสียหายหรือทายาทตามจำนวนเงินที่ผู้เสียหายหรือทายาทได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท และค่าใช้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาทอีกด้วย

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการประกันการจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้น มาตรา 52 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถยนต์เล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือสัญญาประกันภัย

หรือกรรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นผู้เอาประกันภัยโดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเป็นผู้รับประโยชน์ต่อนายทะเบียนกลาง ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งหากเป็นการวางหลักทรัพย์ด้วยเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยกฎกระทรวง ฉบับที่ 47 (พ.ศ. 2546) ข้อ 4 ได้กำหนดจำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ โดยแบ่งตามลักษณะใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ดังนี้

1. สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งสองอย่างรวมกันมีจำนวนหรือมูลค่าสามหมื่นบาทสำหรับรถคันที่หนึ่งและคันละห้าร้อยบาทสำหรับรถคันต่อไป แต่รวมกันแล้วไม่เกินสามแสนบาท

2. สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน มีจำนวนหรือมูลค่าสามหมื่นบาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และคันละสองร้อยบาทสำหรับรถคันต่อไป แต่รวมกันแล้วไม่เกินสองแสนบาท

หากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้สัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยวางเป็นหลักทรัพย์กฎกระทรวง ฉบับที่ 47 (พ.ศ. 2546) ข้อ 7 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้

1. สัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัย จะต้องมีความคุ้มครองไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันที่ได้นำมาใช้วางเป็นหลักทรัพย์ และ

2. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกเนื่องจากการขนส่งโดยรถของตนที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคันดังนี้

(1) ความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นบาทสำหรับการชดเชยค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง

(2) ความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่าห้าล้านบาทสำหรับการชดเชยค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดเชยเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดไว้โดยเฉพาะ⁵⁹ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วเนื่องจากการใช้สิทธิเรียกให้ชดเชย

⁵⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 57 ถึงมาตรา 58 และมาตรา 61 ถึงมาตรา 64

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ให้ใช้วิธียื่นคำขอโดยไม่ต้องไปฟ้องคดีต่อศาล และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ยังได้กำหนดระยะเวลาในการพิจารณาสั่งคำขอไว้อย่างชัดเจน ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอโดยสรุป คือ ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตายยื่นคำขอตามแบบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดต่อพนักงานสอบสวน พร้อมแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เมื่อพนักงานสอบสวนได้รับคำขอก็ต้องพิจารณาสั่งภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ หากเห็นว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจริงก็ให้มีหนังสือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้นให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน หากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น นายทะเบียนกลางมีอำนาจเอาหลักทรัพย์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ได้นำมาวางไว้เป็นประกันไปชดใช้เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้ และหากหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่าย ให้นายทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ให้นายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าใช้จ่ายตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวเป็นเพียงค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งอาจไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้นหากผู้เสียหายหรือทายาทสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้รับความเสียหายมากกว่านั้น ผู้เสียหายหรือทายาทก็สามารถฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดได้อีกทางหนึ่ง โดยที่การชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 59 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ

แม้ปัจจุบันประเทศไทยจะมีกฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้กับเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ แต่เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงร่วมกัน คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement)* ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 ซึ่งผลจากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลง GMS ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีในการให้สัตยาบันภาคผนวก 5 เรื่อง การข้ามแดนของบุคคล (Annex 5: Cross Border Movement of People) โดยภาคผนวก 5 แบ่งออกได้เป็น 6 ส่วน ซึ่ง

* ผู้เขียนขอเรียกว่า “ความตกลง GMS”

ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันในส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 4 แล้ว สำหรับส่วนที่ 5 ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและส่วนที่ 6 ซึ่งเป็นข้อบทสุดท้าย อยู่ในระหว่างการดำเนินการให้สัตยาบัน ดังนั้น เพื่ออนุวัติการรายละเอียดในทางปฏิบัติของการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกันในส่วนที่ 5 ของภาคผนวก 5 จึงได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.^{*} ซึ่งจะถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะสำหรับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรกของประเทศไทย โดยเนื้อหาส่วนใหญ่จะเป็นไปตามส่วนที่ 5 ของภาคผนวก 5 แต่ก็มีบางส่วนที่นำมาจากบทบัญญัติในอนุสัญญา CVR โดยผู้เขียนจะกล่าวถึงหลักการและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ในข้อ 3.2

3.2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ บัญญัติขึ้นเพื่อบังคับใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์เนื้อหาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และจะวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นความตกลงเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศอันเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ และเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระในฐานะที่เป็นกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

การรับขนที่อยู่ในบังคับของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถตามสัญญารับขนซึ่งเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารในอันที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น การรับขนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่ว่าสัญญารับขนนั้นจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม⁶⁰

^{*} ผู้เขียนขอเรียกว่า “ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ”

⁶⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทาง

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว การรับขนที่จะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

การจะนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศได้นั้นจะต้องปรากฏในเบื้องต้นว่าคู่กรณีได้มีการทำสัญญารับขนระหว่างกัน ซึ่งการเกิดขึ้นของสัญญารับขนก็มีหลักการเช่นเดียวกับสัญญาทั่วไปคือเกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปโดยฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำเสนอและอีกฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำสนอง เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน สัญญาจึงจะเกิดขึ้น⁶¹ ในกรณีที่เป็นการรับขนระหว่างประเทศแบบไม่ประจำทางในทางปฏิบัติ ผู้ที่ต้องการใช้บริการจะเป็นฝ่ายติดต่อไปยังผู้ให้บริการขนส่งว่าตนประสงค์จะเดินทางไปทีใดและเมื่อไร ซึ่งในขั้นตอนนี้ยังไม่อาจถือได้ว่าเป็นคำเสนอเพราะยังไม่มีข้อความชัดเจนเพียงพอในเรื่องราคาซึ่งเป็นสาระสำคัญแต่ถือเป็นคำเชื้อเชิญให้ทำคำเสนอเท่านั้น ดังนั้น แม้ผู้ประกอบการขนส่งตอบรับก็ยังไม่ก่อให้เกิดสัญญา จนเมื่อผู้ประกอบการขนส่งแจ้งเรื่องราคาและการชำระเงินจึงถือเป็นคำเสนอ และเมื่อผู้ที่ต้องการใช้บริการตอบรับเท่ากับเป็นคำสนอง สัญญารับขนจึงเกิดขึ้น แต่หากเป็นการรับขนระหว่างประเทศแบบประจำทาง ผู้ให้บริการจะมีการประกาศแจ้งตารางเวลาเดินรถพร้อมราคาที่แน่นอนและได้นำรถออกแล่นรับส่งคนโดยสารในเส้นทางจึงถือได้ว่าเป็นการทำคำเสนอต่อสาธารณชน ดังนั้น เมื่อผู้ที่ต้องการใช้บริการมาติดต่อซื้อตั๋วโดยสารและชำระราคาตามที่กำหนดไว้หรือได้ขึ้นไปนั่งบนรถเป็นการแสดงเจตนาสนองรับ สัญญารับขนจึงเกิดขึ้น⁶²

เมื่อสัญญารับขนเกิดขึ้นแล้ว ลักษณะสำคัญประการต่อมาที่ทำให้การรับขนนี้อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ คือ ต้องเป็นการรับขน “คนโดยสาร” และ “สัมภาระ” ซึ่งหากคนโดยสารหรือสัมภาระได้รับความเสียหายหรือสูญหายก็จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่ง โดยมาตรา 4 ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้นิยามคำว่า “คนโดยสาร” และ “สัมภาระ” ไว้ ดังนี้

ในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม”

⁶¹ ศักดิ์ สนองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, 2545. หน้า 319.

⁶² เช่นเดียวกับกรณีบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางนำรถยนต์ออกแล่นรับส่งคนโดยสารในเส้นทางย่อมเป็นการแสดงเจตนาทำคำเสนอต่อสาธารณชนโดยไม่เจาะจงตัวบุคคล, เรื่องเดียวกัน, หน้า 321

(1) “คนโดยสาร” หมายถึง บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญา รับขนที่บุคคลนั้นได้ทำกับผู้ขนส่งโดยตนเองหรือโดยผู้ทำการแทน

จากความหมายข้างต้นมีข้อสังเกตว่าคนโดยสารที่จะได้รับความคุ้มครอง ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นบุคคลที่ได้ทำสัญญา รับขนกับผู้ขนส่งด้วยตนเองหรือทำสัญญา รับขนกับผู้ขนส่งโดยผู้ทำการแทน ดังนั้น หากเป็นผู้ใช้บริการที่ขึ้นระหว่างทางจะถือว่าเป็นคนโดยสารตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่ ก็ต้องพิจารณาว่าได้มีการทำสัญญา รับขนหรือไม่ หากบุคคลดังกล่าวได้ตกลงกับผู้ขนส่งว่าตนประสงค์จะเดินทางไปกับรถของผู้ขนส่งแต่ไม่สะดวกที่จะไปขึ้น ณ จุดต้นทางแต่ขอขึ้นระหว่างทางผ่านของรถ ดังนี้จะเห็นได้ว่าได้มีการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ให้บริการแล้วสัญญา รับขนจึงเกิดขึ้นและผู้ให้บริการก็ถือว่าเป็นคนโดยสารตามนิยามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แต่หากเป็นบุคคลที่ขออาศัยไปกับรถโดยพนักงานขับรถของผู้ขนส่งยินยอมให้โดยสารไปด้วยโดยไม่ได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งอยู่ก่อนจึงไม่ถือเป็นคนโดยสารเนื่องจากไม่มีสัญญา รับขนระหว่างกันและนี้อาจถือว่าพนักงานขับรถเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการทำสัญญา ดังนั้น หากบุคคลที่ขออาศัยไปกับรถได้รับความเสียหายผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบบุคคลดังกล่าวตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ และแม้ความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของพนักงานขับรถที่เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งเป็นความรับผิดชอบตามมูลละเมิดก็ตาม ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลดังกล่าวเพราะความในร่างพระราชบัญญัตินี้จะนำไปใช้กับการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามมูลละเมิดต่อเมื่อมีสัญญา รับขนระหว่างกันดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 28

เมื่อบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ครอบคลุมถึงกรณีความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่ขออาศัยไปกับรถ หากคดีขึ้นสู่ศาลไทย ศาลไทยย่อมจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดมาปรับใช้⁶³ ซึ่งหากศาลพิจารณาคดีแล้วเห็นว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากการกระทำละเมิดของพนักงานขับรถ ศาลก็จะกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามที่เสียหายจริงซึ่งอาจมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ส่งผลให้เกิดความแตกต่างกันในผลแห่งคดีและก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกัน กล่าวคือ ในเหตุความเสียหายเดียวกันคนโดยสารที่ได้ทำสัญญา รับขนกับผู้ขนส่งจะอยู่ภายใต้ขอบเขตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้รับการ

⁶³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 689/2512 เมื่อลูกจ้างของจำเลยยอมให้ผู้ตายโดยสารไปในรถจำเลยจึงต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างจำเลยกระทำไปตามทางการที่จ้าง จำเลยจะอ้างว่าผู้ตายไม่ได้เสียค่าโดยสาร ไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะขนส่ง หาได้ไม่

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริงแต่ไม่เกินจำนวนที่กำหนดไว้⁶⁴ ในขณะที่สิทธิเรียกร้องของบุคคลที่ขออาศัยไปก็บรรลจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดจึงได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริงโดยไม่มีกำหนดจำนวนชั้นสูงไว้

(2) “สัมภาระ” มาตรา 4 วรรคสามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้แบ่งสัมภาระออกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน แต่ไม่ได้ให้ความหมายของสัมภาระทั้งสองประเภทไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญา CVR แตกต่างกับภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้ให้ความหมายของคำดังกล่าวไว้ กล่าวคือ “สัมภาระติดตัว” (Hand Luggage) หมายถึง สัมภาระที่ผู้โดยสารรักษาโดยคนโดยสารระหว่างการขนส่ง⁶⁵ และ “สัมภาระลงทะเบียน” (Registered Luggage) หมายถึง สัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง⁶⁶ โดยสัมภาระทั้งสองประเภทจะได้รับความคุ้มครองที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ดี การให้ความหมายตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS เป็นเพียงการแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างสัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียนโดยใช้การส่งมอบให้ผู้ขนส่งเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทเท่านั้น แต่ก็ได้ให้ความหมายของคำว่า “สัมภาระ” ไว้ว่าหมายถึงสิ่งใดบ้าง เมื่อพิจารณาจากพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ก็ได้ให้ความหมายของคำว่าสัมภาระไว้เพียงว่าหมายถึงสิ่งของต่างๆ เช่น เครื่องมือเครื่องใช้และเสบียงซึ่งสะสมรวบรวมหรือจัดเตรียมไว้เพื่อภาระต่างๆ เช่น เตรียมสัมภาระสำหรับไปต่างจังหวัด ซึ่งความหมายเพียงเท่านี้ไม่อาจใช้อธิบายให้เห็นขอบเขตของคำนี้ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากการให้ความหมายอย่างกว้างๆ เป็นการทั่วไปและไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนั้น หากเกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้นจึงอาจเกิดปัญหาว่าสิ่งที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้นั้นจะอยู่ในขอบข่ายของ คำว่าสัมภาระที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่ โดยเฉพาะหากสิ่งที่คนโดยสารกล่าวอ้างว่าสูญหายนั้นเป็นสิ่งของที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่อาจทราบได้แน่ชัดว่าคนโดยสารได้นำสิ่งของนั้นมาด้วยจริงหรือไม่ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทจากการที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายของ

⁶⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ในหมวด 3 มาตรา 22 ถึงมาตรา 24 เป็นบทบัญญัติที่จำกัดจำนวนเงินชั้นสูงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบซึ่งผู้เขียนได้กล่าวไว้โดยละเอียดในข้อ 3.2.6.1

⁶⁵ Annex 5, Article 1 “(e) Hand Luggage: Luggage kept by the passenger with him/her during the carriage”

⁶⁶ Annex 5, Article 1 “(g) Registered Luggage: Luggage taken over from the passenger by the carrier for the purpose of the carriage”

สัมภาระก็จะเป็นหน้าที่ของศาลในการค้นหาความจริงว่าคนโดยสารสามารถแสดงหลักฐานว่าได้นำสัมภาระนั้นมาด้วยได้หรือไม่ ผู้เขียนจึงขอแนะนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ได้เคยตัดสินไว้ในคดีเกี่ยวกับการรับขนทางรถไฟว่าสิ่งใดบ้างที่ถือเป็นสัมภาระโดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ที่นำมาด้วยว่ามีความเหมาะสมและน่าเชื่อหรือไม่

ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้ความหมายของคำว่า “สัมภาระ” ไว้ว่า หมายความว่าสิ่งต่างๆ ที่ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือจำเป็นสำหรับการเดินทางซึ่งคนโดยสารมักนำติดตัวไปด้วยและไม่ใช่เพื่อการค้าหรือสิ่งของมีค่าอื่นๆ แม้ว่าจะใส่ไว้ในกระเป๋าเดินทางก็ตาม แต่การกำหนดให้แน่ชัดว่าสิ่งใดเป็นสัมภาระหรือไม่ นั้นมีอาจทำได้เนื่องจากต้องพิจารณาปัจจัยหลายประการประกอบกัน เป็นต้นว่า วัตถุประสงค์ของการเดินทาง สถานะของคนโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง สถานที่ปลายทาง และสถานที่ต้นทาง เหตุที่ศาลต้องพิจารณาหลายปัจจัยร่วมกันเนื่องจากของที่ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับคนหนึ่งอาจไม่จำเป็นสำหรับอีกคน หรือของบางอย่างก็เป็นสิ่งที่เหมาะสมในการเดินทางไปยังที่แห่งหนึ่งแต่อาจไม่เหมาะสมในการเดินทางไปที่ยังอีกแห่งหนึ่ง หรือของบางอย่างก็จำเป็นสำหรับผู้หญิงแต่ไม่จำเป็นสำหรับเพศอื่น หรือจำเป็นสำหรับคนโดยสารที่มีการดำเนินชีวิตอย่างหนึ่งแต่ไม่จำเป็นสำหรับคนอื่นที่มีอุปนิสัยและการดำเนินชีวิตแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง จึงเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่จะระบุหรือกำหนดนิยามว่าอะไรควรถือว่าเป็นสัมภาระที่จะนำมาปรับใช้ได้กับทุกกรณี ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาจึงให้เป็นหน้าที่ของคณะลูกขุนในการพิจารณาว่าสิ่งของนั้นๆ เป็นสัมภาระหรือไม่ โดยพิจารณาจากอุปนิสัย สถานะ และลักษณะของคุณสมบัติพร้อมด้วยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(ก) หากเป็นสิ่งของที่คนโดยสารอ้างว่าตั้งใจจะนำไปให้เป็นของขวัญ ศาลจะดูที่วัตถุประสงค์ว่าตั้งใจจะนำไปให้ใครเพื่อพิจารณาว่าจำนวนและมูลค่านั้นเหมาะสมหรือไม่ โดยในคดี *Kansas City S. R. Co. v. Skinner* 88 Ark. 189, 113 S. W. 1019, 21 L. R. A. (N. S.) 850; *Jones V. Priester*. 1 Tex. App. Civ. Cas. 326; note in 21 L. R. A. (N. S.) 850.⁶⁷ คนโดยสารอ้างว่าสัมภาระที่สูญหายเป็นสิ่งของที่ตนตั้งใจจะนำไปให้เป็นของขวัญแก่สมาชิกในครอบครัว ศาลจะถือว่าสิ่งของเหล่านั้นมีจำนวนและมูลค่าที่เหมาะสมพอที่จะถือว่าเป็นสัมภาระ แต่ในคดี *Nevin v. Bay State S. B. Co.*, 4 Bosw. 225.⁶⁸ ศาลได้ตัดสินว่าเครื่องประดับที่อ้างว่าตั้งใจจะ

⁶⁷ Berry, C. P. *What Constitutes a Passenger's Baggage*. [online]. Available from: <http://www.jstor.org/stable/1104465>. (November 2010) p. 651

⁶⁸ *Ibid.*

นำไปเป็นของขวัญแก่เพื่อนไม่อาจถือได้ว่ามีจำนวนและมูลค่าที่เหมาะสมพอที่จะถือว่าเป็นสัมภาระ ดังนั้น เครื่องประดับที่ตั้งใจนำไปเป็นของขวัญแก่เพื่อนจึงไม่ถือเป็นสัมภาระที่ผู้ขนส่งต้องชดเชย

(ข) หากคนโดยสารอ้างว่าเงินสดสูญหาย ศาลมักพิจารณาจากความจำเป็นในการใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวหรือการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง และฐานะของคนโดยสาร เช่น ในคดี *San Antonio & A. P. R. Co. v. Green* (Tex. Civ. App.), 170 S. W. 110, 7 N. C. C. A. 972 (1914)⁶⁹ ศาลได้กล่าวว่าเงินนั้นจะถือว่าเป็นสัมภาระหากนำไปโดยสุจริตเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางและการใช้สอยส่วนตัวในช่วงท่องเที่ยว ด้วยเหตุดังกล่าว คนโดยสารจึงจำเป็นที่จะต้องยืนยันและพิสูจน์ถึงวัตถุประสงค์ของการนำเงินนั้นมา ทั้งนี้ การจำกัดจำนวนที่นำติดตัวไปด้วยมาต้องพิจารณาจากบุคคลที่มีความรอบคอบเห็นว่าเงินจำนวนนั้นจำเป็นเพื่อการเดินทางและใช้สอย

คดี *Texas & N. O. R. Co v. Lawrence*; 42 Tex. Civ. App. 318, 95 S. W. 663⁷⁰ ศาลได้ตัดสินว่าการที่ช่างตีเหล็กเดินทางระหว่างที่สองแห่งในเท็กซัสเพื่อเยี่ยมบุตรและได้นำเงินจำนวน 80 ดอลลาร์สหรัฐติดตัวไปด้วยและเก็บเงินจำนวน 157 ดอลลาร์สหรัฐไว้ในกระเป๋าเดินทาง ศาลตัดสินว่าเงินในกระเป๋าเดินทางถือเป็นสัมภาระเนื่องจากการเยี่ยมครั้งนี้เป็นเวลานาน 10 ถึง 15 วัน หรือในคดี *Godfrey v. Pullman Co.*, 87 S. C. 361. 7 N. C. C. A. 976n.⁷¹ เมื่อรถไฟและภรรยาเดินทางไปด้วยกัน ศาลตัดสินว่ารถไฟยอมมีสิทธิที่จะนำเงินติดตัวไปด้วยเงินจำนวน \$145 ในฐานะที่เป็นสัมภาระจากการที่รถไฟบอกความว่าเงินจำนวนดังกล่าวไม่มากเกินไปสำหรับการใช้จ่ายที่เหมาะสมของตนเองและภรรยาในระหว่างการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ในคดี *Hickox v. Naugatuck R. Co.*, 31 Conn. 281, 83 Am. Dec. 143.⁷² ศาลได้ตัดสินว่าเงินที่ตั้งใจจะนำมาใช้เพื่อการประกอบธุรกิจไม่ใช่สัมภาระ เนื่องจากจำนวนเงินที่ถือเป็นสัมภาระควรถูกจำกัดไว้เพียงแค่ว่าสำหรับการเดินทางเท่านั้น

(ค) หากสิ่งของคนโดยสารอ้างว่าสูญหายไปคือเครื่องประดับ ศาลมักพิจารณาจากฐานะและเหตุที่น่าติดตัวมาด้วย โดยในคดี *Hasbrouck v. New York Cent. & H. R. R. Co.*, 202 N. Y. 363. 7 N. C. C. A. 975, 35 L. R. A. (N. S.) 537, affirming 137 App. Div. 532,64 Misc. 478.⁷³ เมื่อคนโดยสารสามารถแสดงได้ว่าตนเป็นผู้หญิงที่มีความโดดเด่นประกอบ

⁶⁹ Ibid., p 652.

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ibid.

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid., p 653.

กับการที่โจทก์เคยชินกับการใส่แวนทั้งสามวงเวลาไปงานเลี้ยงต่างๆ โดยขณะเกิดเหตุโจทก์อยู่ระหว่างทางไปเยี่ยมลูกสาวที่โรงเรียนและโจทก์คาดว่าจะเข้าร่วมงานเลี้ยงต้อนรับในเย็นวันนั้น ดังนั้น การที่โจทก์สวมแวน 3 วงที่มีมูลค่ารวมเกือบ 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถูกพนักงานบนรถไฟขโมยไป ศาลเห็นว่าแวนนั้นเหมาะสมกับฐานะของโจทก์ โจทก์จึงมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้สำหรับแวนที่หายไปเพราะถือว่าเป็นสัมภาระ

นอกจากนี้ ในคดี *Godfrey v. Pullman Co.*, 87 S. C. 361. 7 N. C. C. A. 976n.⁷⁴ โจทก์เรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายสำหรับกรณีที่แวนที่มีมูลค่า 150 ดอลลาร์สหรัฐ หายไป โดยมีพยานหลักฐานว่าโจทก์และภรรยาเดินทางร่วมกันและภรรยาของโจทก์สวมแวนนั้นเสมอๆ ไม่เคยถอดแวนออก ยกเว้นครั้งหนึ่งที่น่าไปช้อปปิ้ง สำหรับครั้งนี้ ภรรยาโจทก์ถอดแวนเนื่องจากหัวแวนคลายออกจึงกลัวว่าจะหลุดหายไป จึงให้โจทก์เก็บไว้ในกระเป๋าเดินทางคิดว่า จะได้นำไปช้อปปิ้งและตั้งใจว่าจะนำไปช้อปปิ้งระหว่างการท่องเที่ยว ศาลตัดสินว่าแวนเป็นสัมภาระ

ในคดี *Robert v. Chicago & A. R. Co.*, 148 Mo. App. 170. 7 N. C. C. A. 974n, 130 S. W. 62.⁷⁵ กระเป๋าเดินทางของคนโดยสารมีทั้งเสื้อผ้า กอล์ฟไม้ขีดทองคำฝงเพชร ซึ่งมีมูลค่า 260 ดอลลาร์สหรัฐ แวนหินสีมูลค่า 14 ดอลลาร์สหรัฐ ไข่มุกฝงเพชรมูลค่า 150 ดอลลาร์สหรัฐ เข็มกลัดติดผ้าพันคอมูลค่า 38 ดอลลาร์สหรัฐ ไม้กางเขนเงินมูลค่า 2 ดอลลาร์สหรัฐ เครื่องวางที่ใช้สวมข้อมือทำจากเงินมูลค่า 6 ดอลลาร์สหรัฐ กระดุมข้อมือสีมูลค่า 45 ดอลลาร์สหรัฐ และกอล์ฟไม้ขีดทองคำมูลค่า 20 ดอลลาร์สหรัฐ ในการฟ้องร้องบริษัทเดินรถไฟ เพื่อให้ชดใช้สำหรับความเสียหายของกระเป๋าเดินทางดังกล่าว คณะลูกขุนจึงตัดสินว่าสิ่งของเหล่านั้นถือเป็นสัมภาระ

คดี *Doerner v. St. Louis & S.F. R. Co.*, 149 Mo. App. 170. 7 N. C. C. A. 974n, 130 S. W. 62.⁷⁶ หญิงหม้ายอายุ 69 ปี ประกอบอาชีพเป็นแม่บ้าน ไปเที่ยวยุโรปถึง 4 ครั้งภายใน 10 ปีเพียงเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ไปแคลิฟอร์เนีย 5-6 ครั้ง ไปแม็กซิโกและเมืองสำคัญๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นเจ้าของบ้านและดำรงชีพด้วยรายได้ของตน ย่อมมีสิทธิที่จะนำเข็มติดหน้าอกฝงเพชรมูลค่า \$300 ติดตัวไปด้วยในฐานะที่เป็นสัมภาระ

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Ibid., p 652.

⁷⁶ Ibid.

อย่างไรก็ตาม ในคดี Metz v. California S. R. Co., 85 Cal. 329, 9 L. R. A. 431⁷⁷ ศาลตัดสินว่าการที่คนโดยสารซึ่งเป็นผู้ขายนำเครื่องเพชรของสตรีมาด้วยโดยเก็บไว้ในกระเป๋าเดินทาง โดยปราศจากเหตุผลเป็นพิเศษ ไม่ถือว่าเป็นสัมภาระ

(ง) หากสิ่งที่สูญหายไปคือเสื้อผ้า ศาลมักพิจารณาจากลักษณะของเสื้อผ้า โดยในคดี San Antonio & A. P. R. Co. v. Green (Tex. Civ. App.), 170 S. W. 110, 7 N. C. C. A. 972 (1914)⁷⁸ ศาลตัดสินว่า เสื้อผ้าจะถือว่าเป็นสัมภาระหรือไม่ ขึ้นอยู่กับว่าเหมาะสมกับการเดินทางและวัตถุประสงค์ในการเดินทางหรือไม่ การเดินทางกลับบ้านเกิดในเดือนกันยายนจากสถานที่ที่พักอยู่ซึ่งเป็นฤดูหนาวมีสิทธิที่จะนำเสื้อสำหรับฤดูหนาวติดตัวไปด้วยในฐานะที่เป็นสัมภาระ แม้ว่าจะไม่ใช่เลยจนกว่าจะถึงฤดูหนาวหรือจนกว่าจะถึงช่วงที่คนนิยมใส่กัน แต่คดี Missouri, K. & T. R. Co v. Meek (Tex. Civ. App.), 75 S. W. 317 (1903)⁷⁹ เมื่อช่วงขบวนเดินทางในช่วงฤดูร้อนเป็นระยะสั้นๆ การนำเสื้อผ้าสำหรับหน้าหนาวติดตัวไปด้วยไม่ถือเป็นสัมภาระ

(จ) หากสิ่งที่สูญหายไปคือนั่งสือ ในคดี Werner v. Evans, 94 Ill. App. 328; Staub v. Kendrick, 121 Ind. 226, 23 N. E. 79, 6 L. R. A. 619; note in L. R. A. (N.S.) 371.⁸⁰ ศาลตัดสินว่า หนังสือต่างๆ และต้นฉบับหนังสือสำหรับความบันเทิงของคนโดยสารระหว่างการเดินทางหรือเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการเดินทางบรรลุถือว่าเป็นสัมภาระ และหากเป็นหนังสือสำหรับการศึกษาหรือการทำธุรกิจ ในคดี Hopkins v. Westcott, 6 Blatchf. 64.⁸¹ ศาลตัดสินว่า นักเรียน นักประพันธ์ หรือผู้ประกอบวิชาชีพอาจนำติดตัวไปด้วยในฐานะที่เป็นสัมภาระ

จากคำพิพากษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าสิ่งที่ศาลถือว่าเป็นสัมภาระไม่ได้จำกัดที่ลักษณะของสิ่งของดังกล่าวเท่านั้น แต่ศาลจะพิจารณาที่ความจำเป็นและความเหมาะสมในการนำมาด้วยในการเดินทาง แม้กระทั่งเงินสด เครื่องประดับ หรือของมีค่าอื่นๆ ศาลก็ถือว่าเป็นสัมภาระหากมีจำนวนที่เหมาะสมและจำเป็นสำหรับการใช้จ่ายในการเดินทาง

นอกจากการแบ่งประเภทสัมภาระออกเป็นสัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียนโดยใช้การส่งมอบเป็นเกณฑ์แล้ว ภาคผนวก 5 ยังได้แบ่งประเภทของสัมภาระออกเป็น

⁷⁷ Ibid., p 653.

⁷⁸ Ibid., p 655.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid.

อีก 2 ประเภท คือ (1) สัมภาระที่ไปกับคนโดยสาร (Accompanied Luggage)⁸² ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่เดินทางมากับคนโดยสารบนพาหนะขนส่งเดียวกัน และ (2) สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร (Unaccompanied Luggage)⁸³ ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่ขนส่งเสมือนเป็นสินค้าซึ่งโดยปกติจะไม่อยู่บนพาหนะขนส่งเดียวกันกับคนโดยสาร เหตุที่ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้แบ่งสัมภาระออกเป็น 2 ประเภทดังกล่าวนี้เนื่องจากว่าหากเป็นสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับสัมภาระดังกล่าวจะเป็นไปตามบทบัญญัติในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย ความเสียหาย และการส่งมอบล่าช้า ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่ผู้ขนส่งได้รับมอบไว้และเวลาที่ได้ส่งมอบ⁸⁴ (ภาคผนวก 5 ข้อ 10 (ข)⁸⁵)

จากการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้แบ่งประเภทของสัมภาระออกเป็นสัมภาระที่ไปกับคนโดยสารและสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ส่งผลให้ไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสารดังเช่นภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงอาจเกิดปัญหาว่าหากสัมภาระไม่ได้อยู่บนรถคันเดียวกับคนโดยสาร สัมภาระนั้นจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่ เช่น

กรณีแรก หากบุคคลหนึ่งทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยซื้อตั๋วโดยสารเพื่อที่จะขนส่งสัมภาระเท่านั้นโดยตัวเองมิได้โดยสารไปกับรถด้วย

กรณีที่สอง หากเป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยตนเองตั้งใจที่จะโดยสารไปกับรถด้วยและได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่งแล้วแต่ขึ้นรถไม่ทัน

กรณีที่สาม หากสัมภาระบรรจุทุกบนรถพ่วงที่พ่วงไว้กับรถคันที่รับขนคนโดยสาร

⁸² Annex 5, Article 1 “(a) Accompanied Luggage: luggage that travels with the passenger on the same means of transportation”

⁸³ Annex 5, Article 1 “(k) Unaccompanied Luggage: luggage conveyed like cargo, normally not on the same means of transportation as the passenger”

⁸⁴ ภาคผนวก 10, ข้อ 6 (ก)

⁸⁵ Annex 5, Article 10 Scope of Application

“(b) The carrier liability for carriage of unaccompanied luggage will be governed by the regime stipulated in Annex 10 to the Agreement”

กรณีนี้ หากรถคันที่คนโดยสารกับรถที่บรรทุกสัมภาระเป็นคนละคันกันแต่วิ่งตามกันไป

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ได้วางหลักเกณฑ์สำหรับกรณีเหล่านี้ไว้โดยเฉพาะจึงต้องตีความบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระของคนโดยสารตามที่กำหนดไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร แล้วพบว่าในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง⁸⁶ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระลงทะเบียนกำหนดว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าวมุ่งที่จะคุ้มครองคนโดยสารโดยให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากได้มีการส่งมอบสัมภาระนั้นให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว โดยไม่ได้กำหนดว่าความสูญหายหรือความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือระหว่างขึ้นหรือลงรถดังเช่นความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัว ย่อมหมายความว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระลงทะเบียนนั้นกฎหมายให้ความสำคัญกับการส่งมอบว่าคนโดยสารได้ส่งมอบสัมภาระให้ผู้ขนส่งเก็บรักษาไว้หรือไม่ หากได้มีการส่งมอบแล้วไม่ว่าคนโดยสารจะอยู่บนรถคันที่บรรทุกสัมภาระหรือไม่ก็ตาม ก็ได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกับสัมภาระลงทะเบียน ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นกรณีใดในสี่กรณีที่ยกตัวอย่างข้างต้น หากสัมภาระดังกล่าวได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งแล้วก็ย่อมได้รับความคุ้มครองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร

ในกรณีของสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้ความเห็นไว้ในคดี Southern R. Co. v. Dinkins, etc., Co. (Ca.). 77 S. E. 147, 43 L. R. A. (N. S.) 806 (1913), note in 11 L. R. A. 761.⁸⁷ ซึ่งเป็นการรับขนทางรถไฟ โดยศาลได้กล่าวว่าจะไม่มีเหตุผลอันสมควรที่จะกำหนดให้คนโดยสารต้องเดินทางไปรถไฟขบวนเดียวกันกับขบวนที่ขนส่งสัมภาระของตนจึงจะถือว่าเป็นสัมภาระที่ได้รับความคุ้มครอง อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันได้ว่าคนโดยสารต้องเดินทางในวันเดียวกับวันที่ส่งมอบสัมภาระ ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับได้

⁸⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

⁸⁷ Berry, C. P. What Constitutes a Passenger's Baggage. [online]. Available from: <http://www.jstor.org/stable/1104465>. (November 2010) p. 650-651..

2. เป็นการรับชนด้วยรถ

การรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการชนส่งโดยรถ ซึ่งมาตรา 4 ไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “รถ” ไว้โดยตรง แต่ให้นำความหมายในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้ ซึ่งในมาตรา 4 (7) ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้นิยามคำว่า “รถ” ว่าหมายถึงยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

อย่างไรก็ตาม หากในระหว่างการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกที่ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การไปยังจุดปลายทางต้องมีการข้ามแม่น้ำหรือทะเลที่ยังไม่มีสะพานข้าม การเดินทางดังกล่าวจึงอาจต้องนำรถลงไปในเรือเพื่อข้ามปาก หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถและสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย ก็ให้นำบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับกับการสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7⁸⁸ ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารฯ ดังนั้น トラบใดที่คนโดยสารยังอยู่บนรถหรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายก็ให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การเสียหายดังกล่าว แต่ถ้าคนโดยสารได้ออกจากตัวรถไปแล้วเกิดอุบัติเหตุทำให้เรือล่ม ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับผิดชอบตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการรับชนแต่ไม่ต้องรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และในส่วนของ การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ トラบใดที่สัมภาระยังอยู่บนรถหรืออยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถก็ให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 7 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย”

3. เป็นการขนส่งที่มีจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง

ลักษณะในข้อนี้ทำให้สัญญาับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น แต่หากการขนส่งนั้นต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่งและได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทางก็ยังคงถือว่าเป็นการขนส่งทางถนนที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แม้จะยังไม่เข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งก็ตาม⁸⁹ อย่างไรก็ตาม จากตัวบทในมาตรา 6 ที่บัญญัติว่า “หากการขนส่งนั้นต้องหยุดลงก่อนถึงจุดหมายปลายทางไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม และได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง” ซึ่งทำให้เข้าใจไปได้ว่าต้องมีการขนส่งรูปแบบอื่นนอกจากโดยรถต่อไปยังจุดปลายทางในประเทศหนึ่งแล้วเท่านั้น การขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นก่อนหยุดลงจึงจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ เพราะการพิจารณาว่าการรับขนนั้นเป็นการรับขนระหว่างประเทศหรือไม่จะต้องพิจารณาที่เจตนาของผู้สัญญา ในขณะที่ทำสัญญาเป็นสำคัญ บทบัญญัติในมาตรา 6 มีขึ้นเพียงเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าเมื่อได้ตกลงทำสัญญาับขนกันโดยการรับขนที่ตกลงกันนั้นเป็นการรับขนทางถนนระหว่างประเทศแล้ว แม้จะหยุดลงก่อนเข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งและได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง การขนส่งทางถนนก่อนที่จะหยุดลงก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ดังนั้น เมื่อการขนส่งทางถนนต้องหยุดลงก่อนที่จะเข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง หากมีการขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง หรือยังคงใช้การขนส่งทางถนนต่อไปยังจุดปลายทาง หรือแม้จะไม่มี การขนส่งต่อไป เช่น เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงคนโดยสารทั้งหมดและผู้ขับชื้อต้องเข้ารับการรักษายาบาล การขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นก่อนที่จะหยุดลงนั้นก็ยังคงอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม แม้ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จะกำหนดให้การรับขนที่อยู่ภายใต้ความตกลงดังกล่าวต้องเป็นการรับขนในระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของความตกลง

⁸⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 6 บัญญัติว่า “ในกรณีที่การขนส่งตามสัญญาับขนต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น แม้ว่าการขนส่งดังกล่าวจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 5 แต่ทั้งนี้การขนส่งทางถนนเช่นว่านั้น ต้องมิใช่เป็นส่วนเสริมของการขนส่งรูปแบบอื่น”

GMS กล่าวคือ สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางจะต้องเป็นภาคีของความตกลง GMS เท่านั้น ดังนั้น หากเป็นการรับขนที่มีสถานที่ต้นทางคือประเทศไทยและสถานที่ปลายทางคือประเทศมาเลเซียซึ่งไม่ได้เป็นภาคีของความตกลง GMS การรับขนดังกล่าวก็ไม่อยู่ภายใต้ความตกลง GMS ในขณะที่การรับขนระหว่างประเทศที่จะอยู่ภายใต้อนุสัญญา CVR สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางประเทศใดประเทศหนึ่งจะต้องเป็นภาคีของอนุสัญญา CVR แต่สำหรับร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้โดยในมาตรา 5 บัญญัติไว้เพียงว่าต้องเป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น ไม่ว่าจะการรับขนนั้นจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่ประเทศใด หากเป็นกรณีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย⁹⁰ เช่น การสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นที่ประเทศไทย ผู้เสียหายมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย หรือที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ในประเทศไทย ศาลไทยก็สามารถนำกฎหมายฉบับนี้มาปรับใช้ได้ ซึ่งโดยส่วนตัวแล้วผู้เขียนเห็นว่าการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดให้ใช้กับเฉพาะการรับขนในระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของความตกลง GMS ก็ไม่เป็นการขัดแย้งกับความตกลง GMS แต่อย่างใด เป็นเพียงการขยายขอบเขตของการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ครอบคลุมการรับขนที่มีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางในประเทศอื่นที่มีได้เป็นภาคีของความตกลง GMS เช่น ประเทศมาเลเซียที่มีพรมแดนติดกับทางตอนใต้ของประเทศไทย

4. ไม่ว่าจะการรับขนนั้นจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนที่จะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่จำเป็นต้องเป็นการรับขนที่มีบำเหน็จหรือค่าตอบแทนเท่านั้น แม้จะเป็นการ

⁹⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 29 บัญญัติว่า “ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่ซึ่งการรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- (2) ศาลในประเทศที่ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (3) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือ
- (4) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

รับขนที่ไม่มีน้ำหนักแต่หากเข้าลักษณะทั้งสามประการดังที่กล่าวข้างต้นก็เป็นการรับขนที่อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติเช่นกัน

3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่มีน้ำหนักเกิน

หากสัมภาระที่คนโดยสารนำติดตัวไปมีน้ำหนักและ/หรือจำนวนเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้คนโดยสารก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม สำหรับน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระลงทะเบียนที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมนั้นมาตรา 11 วรรคสามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกซึ่งคือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่ปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติที่อนุญาตให้ผู้ขนส่งเรียกเก็บค่าขนส่งสัมภาระจากคนโดยสาร แต่ได้มีมติจากการประชุมคณะกรรมการกลางครั้งที่ 8/2538 ให้รถประจำทางเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด ไม่เก็บค่าบริการสำหรับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารที่ไม่เกิน 20 กิโลกรัม สำหรับส่วนที่เกิน 20 กิโลกรัม ให้กำหนดค่าบริการได้ไม่เกิน 3 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ดี ในข้อ 8 ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้กำหนดน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระที่อนุญาตให้นำมาโดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมไว้โดยเฉพาะดังนี้

กรณีที่หนึ่ง หากเป็นการขนส่งไม่ประจำทาง ให้เป็นไปตามที่ผู้ขนส่งและคนโดยสารตกลงกัน

กรณีที่สอง หากเป็นการขนส่งประจำทาง คนโดยสารแต่ละคนสามารถนำสัมภาระติดตัวไปได้ 20 กิโลกรัมและสัมภาระนั้นต้องมีขนาดที่เหมาะสมโดยไม่เสียค่าธรรมเนียม หากเกินกว่านั้นผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนที่เกินได้แต่ต้องไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของค่าโดยสารเต็มราคาต่อจำนวนกิโลกรัมที่เกิน

ดังนั้น หากไม่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันตามมติจากการประชุมคณะกรรมการกลางครั้งที่ 8/2538 ก็จะทำให้ประเทศไทยมีเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระที่คนโดยสารไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแตกต่างกับประเทศอื่นและไม่เป็นไปตามที่ได้ตกลงร่วมกันไว้ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS

2) หน้าที่ในการออกเอกสารการรับขน

บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขนไว้ ซึ่งเป็นการเพิ่มเติมจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเอกสารการรับขนแบ่งออกตามประเภทของการรับขน คือ เอกสารการรับขนคนโดยสาร และเอกสารการรับขนสัมภาระ

(1) เอกสารการรับขนคนโดยสาร

เอกสารการรับขนคนโดยสารหรือที่เรียกว่า “ตั๋วโดยสาร” ในมาตรา 9⁹¹ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสาร แต่การที่กฎหมายกำหนดให้สัญญารับขนต้องบันทึกโดยการออกตั๋วโดยสารไม่ถือว่าเป็นแบบของสัญญา ดังนั้น การที่ไม่ได้ออกตั๋วโดยสารหรือมีการออกตั๋วโดยสารแต่ตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายไปจึงไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนแต่อย่างใด

สำหรับรายการที่ต้องมีในตั๋วโดยสารนั้นมาตรา 10⁹² ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดว่าตั๋วโดยสารต้องมีรายการดังต่อไปนี้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

⁹¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 9 บัญญัติว่า “สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตัวรายบุคคลหรือตั๋วหมู่คณะ การไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร หรือตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน”

⁹² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 10 บัญญัติว่า “ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
 - (2) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
 - (3) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้
 - (4) ราคาตั๋วโดยสาร
 - (5) ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับขน
- ตั๋วโดยสารอาจออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้”

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง เพื่อความสะดวกในการใช้สิทธิเรียกร้อง
2. จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางเพื่อเป็นการแสดงถึงลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศและใช้ในการกำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี
3. วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตัวโดยสารนั้นได้
4. ราคาค่าโดยสารซึ่งอาจใช้เป็นหลักฐานในการเรียกร้องค่าเสียหาย และ
5. ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญาฉบับรับขน ซึ่งเมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีผลใช้บังคับแล้วกฎเกณฑ์ที่ต้องอ้างถึงในตัวโดยสารก็คือร่างพระราชบัญญัตินี้

แม้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จะกำหนดให้ตัวโดยสารต้องมีรายการทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ก็เป็นที่เห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวใช้กับการรับขนที่มีจุดต้นทางในประเทศไทยเท่านั้น ดังนั้น แม้จะเป็นผู้ประกอบการไทยแต่ให้บริการในประเทศอื่น เช่น ให้บริการรับขนจากประเทศลาวไปยังประเทศเวียดนาม ก็ไม่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์นี้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดรายการต่างๆ ไว้ก็เพื่อให้มีความชัดเจน แต่หากตัวโดยสารมีรายการไม่ครบตามที่กำหนดไว้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดผลไว้โดยเฉพาะ แต่หากพิจารณาจากมาตรา 9 วรรคสองที่ว่า หากไม่ได้ออกตัวโดยสารหรือตัวโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับขน ซึ่งจะเห็นได้ว่าแม้ถึงขนาดไม่ได้ออกตัวโดยสารเลยก็ยังไม่มีการกระทบต่อสัญญาฉบับรับขน ดังนั้น เมื่อกรณีปรากฏเพียงว่ารายการในตัวโดยสารไม่ครบตามที่กำหนด จึงไม่น่าจะมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับขนแต่อย่างใด

หลักเกณฑ์การออกตัวโดยสารและรายการที่ต้องมีในตัวโดยสารดังที่กล่าวข้างต้นเป็นไปตามภาคผนวก 5 ในขณะที่ยกสัญญา CVR ได้กำหนดรายการที่ต้องมีเพียง 2 รายการ คือ 1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2. ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา CVR แม้ว่าจะมีเงื่อนไขใดที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญา CVR ก็ตาม

เมื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กับอนุสัญญา CVR แล้ว จะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดรายการที่ต้องมีในตัวโดยสารไว้มากกว่าอนุสัญญา CVR ทำให้มีความชัดเจนมากกว่าและหากเกิดข้อพิพาทขึ้นก็จะง่ายต่อการพิสูจน์ความผิด เช่น การกำหนดให้ต้องมีภาษาไทยและภาษาอังกฤษซึ่งเป็นภาษาประจำชาติและภาษาสากล การระบุจุดต้นทางและจุดปลายทางเพื่อเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ และการระบุราคาค่าโดยสารเพื่อใช้ในการชดเชยค่าเสียหาย เป็นต้น นอกจากนี้ ทั้งร่าง

พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ต่างก็ไม่ได้กล่าวถึงระยะเวลาในการส่งมอบตัวโดยสารให้แก่คนโดยสาร ซึ่งกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าอย่างช้าที่สุดผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบให้คนโดยสารก่อนการเดินทางเริ่มขึ้นเพื่อที่ว่าคนโดยสารจะสามารถตัดสินใจที่จะดำเนินการใดๆ ที่ตนเองต้องการได้หรืออย่างน้อยได้รู้ถึงความเสี่ยงภัยที่จะต้องยอมรับ ซึ่งคนโดยสารอาจตัดสินใจไม่เดินทาง หรือนำการประกันภัยพิเศษมาใช้ เป็นต้น

(2) เอกสารการรับขนสัมภาระ

เอกสารการรับขนสัมภาระตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือที่เรียกว่า “ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน” ซึ่งผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระไว้โดยผู้ขนส่งอาจออกรวมไปกับตัวโดยสารก็ได้ โดยใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนถือเป็นหลักฐานสำคัญที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นในการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งเนื่องจากเอกสารรับขนจะมีการระบุสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนในขณะที่ผู้ขนส่งได้รับมอบไว้หรือขณะที่ส่งคืนแก่คนโดยสาร ซึ่งมาตรา 11⁹³ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนอย่างน้อยต้องมี 6 รายการดังต่อไปนี้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
2. จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางเพื่อเป็นการแสดงถึงลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศ

⁹³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 11 บัญญัติว่า“ให้ผู้ขนส่งออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตัวโดยสารก็ได้

ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- (2) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- (3) วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน
- (4) ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในวรรคสาม
- (5) ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับขน
- (6) จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

การไม่ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้รับรู้ถึงน้ำหนักหรือจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไปจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก”

3. วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน เนื่องจากเป็นวันเริ่มต้นที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ

4. ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินไป กล่าวคือ หากสัมภาระลงทะเบียนของคนโดยสารมีจำนวนหรือน้ำหนักมากกว่าเกณฑ์สูงสุดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปด้วยได้โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม คนโดยสารก็ต้องชำระค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกิน มาตรา 11 วรรคสองจึงกำหนดให้ผู้ขนส่งบันทึกค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินดังกล่าวลงในใบรับสัมภาระลงทะเบียนด้วย

5. ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญาฉบับรับขน และ

6. จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ แต่หากผู้ขนส่งไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนไว้แต่ไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเบียน มาตรา 11 วรรคสามก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นมีจำนวนและน้ำหนักเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์หักล้างได้ว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระของคนโดยสารเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ดังที่ได้กล่าวไว้แล้ว ในส่วนของค่าขนส่งสัมภาระส่วนเกินที่คนโดยสารอาจต้องชำระเพิ่มจากค่าโดยสาร ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้นำกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนหรือน้ำหนักสูงสุดของสัมภาระที่อนุญาตให้คนโดยสารนำติดตัวมาด้วยได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม กล่าวคือ หากน้ำหนักหรือจำนวนของสัมภาระเกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คนโดยสารก็ต้องเสียค่าขนส่งเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เป็นไปตามที่ได้ตกลงร่วมกันไว้ในความตกลง GMS และเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันในระหว่างประเทศต่างๆ จึงควรนำบทบัญญัติในข้อ 8 ของภาคผนวก 5 เรื่อง น้ำหนักและจำนวนของสัมภาระที่อนุญาตให้นำมาด้วยได้โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยตรงดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.2.2.1

นอกจากรายการที่กำหนดให้ต้องมีในใบรับสัมภาระลงทะเบียนข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งอาจบันทึกข้อสงวน⁹⁴ เกี่ยวกับสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่รับมอบสัมภาระนั้นไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนเพื่อประโยชน์ในการพิสูจน์ว่าตนไม่ต้อง

⁹⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 4 บัญญัติว่า “ข้อสงวน” หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้แสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบหรือในเวลาที่คุณโดยสารได้รับมอบสัมภาระนั้นคืน แล้วแต่กรณี

รับผิดชอบในความเสียหายของสัมภาระหากสภาพความเสียหายนั้นเป็นอยู่ก่อนที่จะได้รับมอบแล้ว หากผู้ขนส่งไม่ได้แสดงข้อสงวนดังกล่าวไว้มาตรา 12⁹⁵ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระที่ตนได้รับมอบนั้นอยู่ในสภาพดี ดังนั้น หากขณะส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสารปรากฏว่าสัมภาระนั้นได้รับความเสียหายเมื่อผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้จึงต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่าขณะที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระนั้นยังอยู่ในสภาพดี หากผู้ขนส่งกล่าวอ้างว่าสภาพความเสียหายนั้นมียุ่ก่อนแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องเป็นฝ่ายนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าว

3) หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

เมื่อรถมาถึงยังจุดปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบสัมภาระที่คนโดยสารได้มอบไว้ให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียนจึงจะเป็นการส่งมอบโดยชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง⁹⁶ ซึ่งผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียนอาจเป็นคนโดยสารหรือไม่ก็ได้ ดังนั้น หากผู้ที่มารับสัมภาระลงทะเบียนไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดงไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้ออกใบรับแล้วแต่ทำหายหรือไม่ได้นำมาหรือเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้ผู้มารับโดยให้เป็นดุลพินิจของผู้ขนส่งที่จะส่งมอบให้หรือไม่ก็ได้แต่หากผู้ขนส่งตกลงที่จะส่งมอบให้จะต้องได้ความว่าบุคคลนั้นสามารถแสดงถึงสิทธิของตนในการรับมอบสัมภาระนั้นได้⁹⁷

⁹⁵ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 12 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องตรวจสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียน ในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี”

⁹⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 14 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว”

⁹⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 14 วรรคสอง บัญญัติว่า “ในกรณีที่มิบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ”

4) หน้าที่ในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร

ในกรณีที่รถมาถึงจุดปลายทางแล้วแต่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระไม่ว่าสัมภาระดังกล่าวจะได้มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ มาตรา 14 วรรคสาม⁹⁸ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสารแต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทนได้ โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร อย่างไรก็ตาม แม้ตัวบทในมาตรา 14 วรรคสามจะกำหนดให้ใช้กับกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระ ผู้เขียนก็เห็นว่าน่าจะหมายความรวมถึงกรณีที่เป็นสัมภาระลงทะเบียนแต่บุคคลที่มารับไม่มีไปรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดงและผู้ขนส่งเลือกที่จะไม่ส่งมอบให้ ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสารตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคสามเช่นกัน

หน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสารดังกล่าวนี้มีที่มาจากอนุสัญญา CVR ซึ่งในมาตรา 10 วรรคสาม⁹⁹ ของอนุสัญญา CVR ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งนำสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับเมื่อมาถึงยังสถานที่ปลายทางไปฝากไว้ยังในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CVR จะไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการเก็บสัมภาระนั้นไว้ แต่เมื่อผู้ขนส่งได้ฝากสัมภาระนั้นไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสมแล้วผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในความเสี่ยงหรือเสียหายของสัมภาระดังกล่าวดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง¹⁰⁰ ของอนุสัญญา CVR

⁹⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 14 วรรคสาม บัญญัติว่า “ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร”

⁹⁹ CVR. Article 10 “3. Luggage which is not claimed on the arrival of the vehicle, whether or not a voucher has been issued, shall be deposited in a safe and convenient place; such luggage shall be deemed to be in the custody of the carrier on behalf of the passenger; such custody may be entrusted to a third party; the person having custody shall be entitled to a fair remuneration. All other matters connected with the deposit of unclaimed luggage shall be governed by the law of the place where the luggage has been deposited.”

¹⁰⁰ CVR. Article 14 “1... The carrier shall be responsible for luggage handed to him from the time when he takes charge of it until the time either of its delivery or of its deposit in accordance with article 10, paragraph 3....”

จากบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคน โดยสารฯ ดังกล่าว มีข้อสังเกตว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องดูแลรักษาสัมภาระที่ไม่มีบุคคลใดมารับไว้แทนคนโดยสารเป็นระยะเวลาานเพียงใด ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ขนส่งอย่างมากเพราะตราบใดที่สัมภาระยังอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายระหว่างนั้นผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง¹⁰¹ ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระ ลงทะเบียนจนกว่าจะได้มีการส่งมอบคืนให้แก่คนโดยสาร

สำหรับการดำเนินการอย่างอื่นเกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม มาตรา 14 วรรคสี่¹⁰² ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ซึ่งหาก สัมภาระนั้นได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทยมาตรา 14 วรรคห้า ก็ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการ รับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งบทบัญญัติว่า ด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มี ผู้รับบัญญัติอยู่ในมาตรา 636¹⁰³ โดยกฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะเอาเครื่องเดินทางออกขาย ทอดตลาดได้ แต่เครื่องเดินทางนั้นต้องมาถึงจุดปลายทางแล้วเกินกว่า 1 เดือน ยกเว้นไว้แต่ใน กรณีที่เครื่องเดินทางนั้นเป็นของสดหรือของเสียได้ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อพ้น 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางมาถึงก็พอ และเมื่อเอาเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดแล้วได้เงิน เท่าใด มาตรา 632 ให้สิทธิผู้ขนส่งหักไว้เป็นค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ หากยังมีเงินเหลือให้ส่ง มอบให้แก่คนโดยสาร อย่างไรก็ตาม แม้บทบัญญัติในมาตรา 636 จะให้สิทธิแก่คนโดยสารในการ

¹⁰¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่ เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

* ตัวอย่างเช่นว่า “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่...” ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าที่ ถูกต้องแล้วควรเป็น “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม...”

¹⁰² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 14 วรรคสี่ บัญญัติว่า “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้”

¹⁰³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทาง ของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้น มีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้น ถึงแล้ว รออยู่ล่วงเวลากว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีตั้งแต่วันนี้ด้วย อนุโลมตามควร”

นำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดได้เลยโดยไม่ต้องนำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ ปัญหาจึงอาจเกิดได้ว่าถ้าผู้ขนส่งจะนำเอาเครื่องเดินทางของคนโดยสารไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ จะได้หรือไม่ สำหรับปัญหานี้ท่านอาจารย์ไผทชิต เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นไว้ว่าน่าจะทำได้แม้กฎหมายไม่ได้เขียนอนุญาตไว้ เพราะขนาดผู้ขนส่งขายทอดตลาดเครื่องเดินทางยังทำได้ ทำไมผู้ขนส่งจะนำเอาเครื่องเดินทางนั้นไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ไม่ได้คนโดยสารก็อาจเสียหายน้อยกว่าที่เครื่องเดินทางถูกขายทอดตลาดไป¹⁰⁴

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เป็นกฎหมายเฉพาะ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการนำหลักเกณฑ์ที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการนำสัมภาระออกขายทอดตลาดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยตรงจะเป็นการเหมาะสมและสะดวกในการปรับใช้มากกว่า นอกจากนี้ จากการทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องดูแลรักษาสัมภาระที่ไม่มีบุคคลใดมารับไว้แทนคนโดยสารหากผู้ขนส่งไม่นำออกขายทอดตลาด ดังนั้น ตราบใดที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้ส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระนั้น ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงเห็นควรเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับสิ้นสุดลงนับแต่ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดตามควรแก่พฤติการณ์โดยนำไปเก็บไว้ในที่ปลอดภัยและเหมาะสม เช่น นำไปวางไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ เช่นเดียวกับอนุสัญญา CVR เพื่อเป็นการลดภาระให้แก่ผู้ขนส่ง

3.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

การเดินทางของคนโดยสารในทุกๆ ครั้ง คนโดยสารทุกคนต่างต้องการที่จะได้รับความปลอดภัย และหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างเดินทางคนโดยสารก็คาดหวังที่จะได้รับความคุ้มครองจากระบบความรับผิดชอบตามกฎหมายรับขนว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งโดยหลักแล้วผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารก็คือผู้ขนส่ง ดังนั้น การค้นหาว่าบุคคลใดเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น มีความสำคัญ เพราะเป็นการกำหนดว่าจะต้องนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้หรือไม่ หรือในกรณีที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่คนโดยสาร บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งหรือไม่ และคู่สัญญาที่มีสิทธิ หน้าที่

¹⁰⁴ ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552 หน้า 322.

ตามสัญญาหรือกฎหมายในเรื่องรับชนหรือไม่ โดยมาตรา 4 ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ ได้ให้นิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ว่าหมายถึงบุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางการค้าปกติ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นบุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ ได้ให้นิยามคำว่าผู้ขนส่งไว้อย่างกว้างๆ โดยใช้คำว่า “บุคคล” ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้แน่ชัดว่าบุคคลที่รับจะทำการขนส่งหมายความว่าถึงบุคคลใดบ้างจะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่มีใบอนุญาตเท่านั้นหรือไม่ ต้องเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล เฉพาะหน่วยงานเอกชนหรือรวมถึงหน่วยงานของรัฐด้วย และต้องมีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยเท่านั้นหรือไม่

กฎหมายไทยในปัจจุบันที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับประกอบการขนส่งคือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดว่าผู้ที่จะประกอบการขนส่งได้จะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยการขนส่งแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตที่แตกต่างกัน หากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศคุณสมบัติของผู้ที่สามารถประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้มีดังนี้¹⁰⁵

(1) หากเป็นการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งประจำทาง¹⁰⁶ ให้กระทำได้เฉพาะบริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น อย่างไรก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

(2) หากเป็นการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง¹⁰⁷ หรือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล¹⁰⁸ ให้กระทำได้เฉพาะบุคคลธรรมดา ห้างหุ้นส่วนสามัญ

¹⁰⁵ มาตรา 25 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตเป็นไปตามกฎกระทรวงการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549

¹⁰⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

¹⁰⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (3) บัญญัติว่า “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

จดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น อย่างไรก็ตาม หากห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

จากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บุคคลที่จะประกอบการขนส่งได้จึงต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อย่างไรก็ตาม มีข้อพิจารณาว่าหากผู้รับทำการขนส่งไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งและเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารในระหว่างการเดินทาง ผู้ที่รับทำการขนส่งดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่

สำหรับประเด็นนี้ เนื่องจากปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ยังไม่มีผลบังคับใช้ ผู้เขียนจึงขอคัดค้านคดีที่ศาลฎีกาได้เคยพิพากษาไว้ในกรณีการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ประกอบการพิจารณา โดยศาลได้วินิจฉัยว่าแม้จำเลยจะไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่เมื่อการขนส่งเป็นกิจการหนึ่งซึ่งจำเลยได้จดทะเบียนไว้ จำเลยก็เป็นผู้ขนส่ง (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538) ดังนั้น แม้ผู้รับทำการขนส่งจะไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งก็เพียงมีความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้นหาได้ทำให้พ้นจากสถานะของผู้ขนส่งไม่ บุคคลดังกล่าวจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารตามหลักความรับผิดของผู้ขนส่งดังที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น บุคคลที่รับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าจะมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือไม่ หากได้รับทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศแล้วเกิดความเสียหายขึ้น บุคคลนั้นก็ต้องรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ในฐานะผู้ขนส่ง

ปัญหาที่น่าพิจารณาประการหนึ่งเกี่ยวกับการเป็นผู้ขนส่งคือจำเป็นหรือไม่ที่ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง ในเรื่องนี้ถ้าดูจากตัวบทในมาตรา 4 ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ไม่ได้กำหนดว่าผู้ขนส่งต้องมียานพาหนะเป็นของตนเองด้วย ดังนั้น การเป็นผู้ขนส่งจึงไม่จำเป็นเสมอไปที่ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง

¹⁰⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (5) บัญญัติว่า “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม

นอกจากนี้ ยังมีข้อพิจารณาต่อมาว่าผู้ที่ให้บริการเช่ารถพร้อมคนขับรถจะถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่ ซึ่งในประเด็นนี้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มิได้กำหนดยกเว้นไว้เป็นการเฉพาะดังเช่นในอนุสัญญา CVR ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการแท็กซี่หรือให้บริการเช่ายานพาหนะพร้อมคนขับรถไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามอนุสัญญา CVR อย่างไรก็ตาม ในกรณีของการให้บริการเช่ารถพร้อมคนขับรถนั้นการพิจารณาว่าผู้ให้เช่าจะถือเป็นผู้ขนส่งหรือไม่ ศาลไทยจะพิจารณาจากอำนาจควบคุมของผู้ให้เช่า โดยหากผู้ให้เช่ายังมีอำนาจควบคุมสั่งการก็ยังถือว่าผู้ให้เช่าเป็นผู้ขนส่งและต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529 ที่วินิจฉัยว่าการที่จำเลย (ผู้ให้เช่ารถ) ให้บริษัทท่องเที่ยวเช่ารถพร้อมคนขับโดยทำสัญญาระบุว่าเป็นการเช่า แต่เมื่อบริษัทท่องเที่ยวซึ่งเป็นผู้เช่าไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินทาง จำเลยก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่หากผู้ให้เช่าไม่มีอำนาจควบคุมสั่งการโดยอำนาจควบคุมสั่งการตกเป็นของผู้เช่า ผู้ให้เช่าจึงไม่ถือเป็นผู้ขนส่งและไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 149/2523 ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่าการที่ผู้เช่าได้เช่ารถพร้อมทั้งคนขับมารับคนโดยสาร โดยผู้ให้เช่าจะนำรถยนต์นั้นมาจอดที่ท่าออกรถของผู้เช่าเพื่อรับคนโดยสารตามเวลาที่ผู้เช่ากำหนดเท่ากับว่าผู้เช่าเป็นผู้ประกอบกิจการรับขนคนโดยสารจึงต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 634

2. รับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ เป็นทางการค้าปกติ

ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นประจำมิใช่เพียงครั้งคราว โดยการรับขนดังกล่าวไม่ว่าจะมีน้ำหนักค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งแตกต่างกับผู้ที่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดว่าต้องเป็นการรับขนเพื่อำเน็จเท่านั้น

เมื่อบุคคลที่รับทำการขนส่งอยู่ในขอบข่ายคำว่า “ผู้ขนส่ง” ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แล้ว หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารบุคคลดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารหากเข้าหลักเกณฑ์ความรับผิดตามที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไว้

3.2.3.1 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

แนวความคิดพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่ง ศาสตราจารย์ Rodière R. ซึ่งเป็นนักกฎหมายฝรั่งเศสได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับพื้นฐานความรับผิดได้ดังนี้¹⁰⁹

(1) ความรับผิดต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีความผิด หรือ หลัก Fault Liability ซึ่งในกรณีนี้ภาระการพิสูจน์ความผิดของลูกหนี้ตกแก่เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ลูกหนี้ต้องรับผิด เนื่องจากฝ่ายเจ้าหนี้เป็นผู้กล่าวอ้างว่าลูกหนี้เป็นฝ่ายผิดนั่นเอง

(2) ข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ได้กระทำผิด หรือ หลัก Presumed fault ซึ่งกฎหมายกำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า ในกรณีนั้นๆ เป็นความผิดของลูกหนี้หรือซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิด

(3) ข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ต้องรับผิด หรือ หลัก Presumption of Responsibility หมายถึง กรณีที่กฎหมายกำหนดไว้ก่อนว่า ลูกหนี้จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ยกเว้นถ้าลูกหนี้สามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถกล่าวอ้างได้ตามกฎหมายลูกหนี้จึงจะพ้นความรับผิดได้

(4) ความรับผิดแบบสมบูรณ์หรือเด็ดขาด หรือ หลัก Strict Liability ในกรณีนี้ ลูกหนี้ต้องรับผิดโดยอัตโนมัติเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น โดยไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดใดๆ ซึ่งแนวความคิดนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานเรื่องความเสี่ยงภัย

ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดไว้ในมาตรา 15 ถึงมาตรา 18 ซึ่งวางหลักว่าความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัว อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ หรือกรณีที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดแก่สัมภาระลงทะเลเบียนเกิดขึ้นนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้นให้แก่คนโดยสาร หรือความเสียหายอันเกิดจากเหตุล่าช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิด ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงมีลักษณะของความรับผิดตามหลักข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ต้องรับผิด (หลัก Presumed fault) กล่าวคือ เมื่อมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ต้องรับผิด เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารอันเป็นมาตรฐานโดยทั่วไปของระบบกฎหมายการขนส่งของไทย

¹⁰⁹ ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541. หน้า 178-179.

3.2.3.2 ประเภทของความเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

ความเสียหายที่คนโดยสารได้รับอันเนื่องมาจากการรับขนอาจเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสารเอง หรืออาจเกิดขึ้นกับสัมภาระของคนโดยสาร นอกจากนี้ความล่าช้าในการขนส่งก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายได้ ดังนั้น ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจึงขอแบ่งประเภทความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกเป็น 3 กรณี คือ ความเสียหายต่อตัวคนโดยสาร ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระ และความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขน

3.2.3.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร

ในเรื่องความเสียหายต่อตัวคนโดยสารนั้นได้กำหนดไว้ในมาตรา 15¹¹⁰ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นต้องเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่ง และเกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ดังนั้น บทบัญญัติในมาตรา 15 จึงประกอบด้วยสาระสำคัญของประการ ประการแรกคือเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และประการที่สองคือความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

ประการที่หนึ่ง เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารเมื่อ

- (1) ความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารนั้นเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และ
- (2) อุบัติเหตุนั้นต้องเกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น

หากเข้าเงื่อนไขทั้งสองประการจะส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารไม่ว่าจะเป็นการตายหรือได้รับบาดเจ็บโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ คนโดยสารจึงมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่างที่ตนอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถเท่านั้น

¹¹⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 15 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น”

หลักความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร สอดคล้องกับอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการตายหรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถเช่นกัน แต่อนุสัญญา CVR เพิ่มช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอีกกรณีหนึ่งคือกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง ดังนั้น แม้คนโดยสารจะอยู่นอกยานพาหนะแต่หากได้รับความเสียหายที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสัมภาระผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ แต่หลักความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร แตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เนื่องจากความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้จำกัดว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะต้องเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่ง ดังนั้น เพียงแต่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบเว้นแต่ความสูญหายหรือความเสียหายจะเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเอง นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ก็มีได้กำหนดช่วงเวลาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไว้โดยเฉพาะ

จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขประการสำคัญที่เป็นหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS คือ ความเสียหายที่คนโดยสารได้รับต้องเกิดขึ้นเนื่องจากจากอุบัติเหตุและต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง แต่อย่างไรจึงจะถือว่าเป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งนั้นกฎหมายทั้งสามฉบับมิได้ให้นิยามศัพท์ไว้โดยเฉพาะ เนื่องจากคำดังกล่าวเป็นคำสามัญที่มีความหมายกว้างที่มักใช้เพื่อแสดงถึงข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งอันเป็นเหตุให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ โดยที่เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความตั้งใจหรือไม่อาจคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าได้ รวมถึงกรณีที่ไม่อาจทราบสาเหตุได้¹¹¹

สำหรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ พจนานุกรมทางกฎหมายและพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุไว้ดังนี้

(1) ศาลในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา ได้เคยตัดสินไว้ในคดีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ โดยต่างให้การยอมรับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ ที่อยู่

¹¹¹ Fenton v. J Thorley & Co Ltd [1903] AC 443,HL (E)

บนพื้นฐานของความเป็นจริงที่แน่นอนในการกำหนดเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของอุบัติเหตุ โดยทั้งสามประเทศต่างเห็นว่าลักษณะของอุบัติเหตุต้องประกอบไปด้วย¹¹²

ก. สิ่งที่ไม่คาดคิดหรือความบังเอิญ เช่น

คดี *Margrave v. British Airways*, 643 F.Supp. 510, 512 (S.D.N.Y.1986) ศาลได้ตัดสินว่าการที่คนโดยสารต้องทนทุกข์ทรมานกับอาการปวดหลังเพราะนั่งในเครื่องบินเป็นระยะเวลาอันอันเป็นผลมาจากความล่าช้าของเครื่องบินไม่ถือเป็นอุบัติเหตุ เพราะเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ว่าการเดินทางอาจเกิดการล่าช้าขึ้นได้ และในคดี *Wallace V. Korean Air 214* F.3d 293 (2nd Cir. 2000). ศาลวินิจฉัยว่าการที่โจทก์ถูกลวนลามโดยคนโดยสารที่นั่งติดกันเกิดจากเหตุบังเอิญภายนอกที่ไม่อาจคาดการณ์ได้และไม่ใช่เรื่องปกติธรรมดา จึงถือเป็นอุบัติเหตุ

ข. ไม่ใช่ผลของการกระทำของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย เช่น

คดี *Potter v. Delta Airline , Inc.*, 98 F.3d 881, 887 (5th Cir. 1996) ศาลวินิจฉัยว่าการบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากคนโดยสารทะเลาะกันไม่ใช่อุบัติเหตุ เช่นเดียวกับคดี *Stone v. Continental Airlines*, 2005 N.Y.. Misc. Lexis 5514 (App. Term, 1st Dep't 2005) ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่าคนโดยสารที่ทำร้ายคนโดยสารอีกคนหนึ่งไม่ใช่อุบัติเหตุ

ค. เหตุการณ์นั้นต้องไม่สามารถคาดเดาได้ถึงความตายหรือการบาดเจ็บ เช่น

คดี *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515 (11th Cir. 1997) โจทก์ยื่นฟ้องจำเลยจากการที่ได้รับความทุกข์ทรมานเนื่องจากอาการหัวใจกำเริบซึ่งโจทก์เป็นโรคหัวใจอยู่ก่อนแล้ว ศาลได้วินิจฉัยว่าการที่อาการของโจทก์แยลงไม่ได้มีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ที่ไม่ปกติหรือไม่สามารถคาดหมายได้หรือเกิดจากปัจจัยภายนอกต่อโจทก์จึงไม่ใช่อุบัติเหตุ

(2) ใน *Black's Law Dictionary*¹¹³ ได้มีการให้ความหมายคำว่า "อุบัติเหตุ" ไว้ โดยเป็นความหมายในกรณีทั่วไปไม่ใช่ความหมายเฉพาะสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่า

¹¹² Ruwantissa, I.R. Abeyratne, *Aviation Trends in the New Millennium* (Cornwall: MPG Books Ltd., Badmin, 2001), p 168.

หมายถึง 1. เหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจและไม่สามารถคาดเห็นได้ ไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามปกติหรือไม่อาจคาดการณ์ได้ว่าจะเกิดขึ้น หรือ 2. เหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเห็นได้และก่อให้เกิดความเสียหายโดยมิได้เกิดจากการกระทำผิด ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำที่มีชอบใดๆ (accident, *n.* 1. An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated. 2. *Equity practice.* An unforeseen and injurious occurrence not attributable to mistake, neglect, or misconduct)

(3) พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ว่าเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือความบังเอิญเป็น อย่างไรก็ตาม ความหมายเพียงเท่านั้นไม่อาจอธิบายให้เห็นขอบเขตของคำนี้ที่ใช้ในทางกฎหมายได้อย่างเพียงพอเนื่องจากในทางกฎหมายแล้ว นอกจากอุบัติเหตุจะเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือบังเอิญแล้ว ยังมีปัญหาคิดอีกว่าอุบัติเหตุต้องเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจโทษผู้ใดได้ด้วยหรือไม่ หรือไม่ได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อด้วยหรือไม่ มีความหมายอย่างเดียวกับเหตุสุดวิสัยที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้หรือไม่ และแตกต่างกับภัยธรรมชาติและโรคภัยไข้เจ็บอย่างไรเป็นต้น ซึ่งทำให้แม้แต่ผู้ที่อยู่ร่วมในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นด้วยกันก็อาจเห็นต่างกันได้

จากความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ข้างต้น กล่าวได้ว่าทั้งสามความหมายมีส่วนที่เหมือนกันคืออุบัติเหตุต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่สามารถคาดเห็นได้หรือเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งมีข้อพิจารณาว่าหากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารถนั้นเกิดจากการกระทำผิดของบุคคลภายนอก จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่

ในประเด็นนี้ จะเห็นได้ว่าแม้ว่าความเสียหายจะเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกก็ตาม แต่หากคนโดยสารถสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ตนอยู่ภายในรถหรือขณะที่ตนกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารถ เพราะถือว่าคนโดยสารถได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งแล้ว อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารถหากพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งเป็นหนึ่งในเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 20

¹¹³ "Black's Law Dictionary." edited by Byran A. Garner, Seventh Edition: WEST GROUP (1999), p 15.

(1) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ดังเช่นในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508¹¹⁴ และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523¹¹⁵ ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการรับขนภายในประเทศที่ผู้ขนส่งได้ยกเรื่องเหตุสุดวิสัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของบุคคลภายนอก โดยในคดีดังกล่าวศาลฎีกาได้วินิจฉัยโดยพิจารณาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเป็นสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดเพราะถือเป็นเหตุสุดวิสัย

สำหรับอนุสัญญา CVR แม้จะมีได้ให้คำจำกัดความคำว่าอุบัติเหตุไว้ดังที่กล่าวข้างต้น แต่หากความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลภายนอก มาตรา 17 วรรคสอง¹¹⁶ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารและให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งสามารถไปไล่เบี้ยเอาจากบุคคลภายนอกนั้นได้

ประการที่สอง ความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด

ความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดไว้สามกรณี คือ ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย และความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจ ซึ่งความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นมีข้อพิจารณาดังนี้

ข้อพิจารณาที่ 1 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดว่าผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายใดบ้าง เนื่องจากบทบัญญัติในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่อนุวัติการมานั้นไม่ได้กำหนดไว้เพราะต้องการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ¹¹⁷ ซึ่งกฎหมายภายในของประเทศไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาตรา 634 ที่บัญญัติว่า

¹¹⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508 วินิจฉัยว่า การที่รถโดยสารถูกรถคันอื่นชนถือว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยเนื่องจากการนอกเหนืออำนาจของผู้ขับขี่ที่จะป้องกันได้

¹¹⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523 วินิจฉัยว่า การที่คนร้ายใช้อาวุธปืนชิงสินค้าไปถือเป็นเหตุสุดวิสัยเพราะเป็นเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันได้

¹¹⁶ CVR, Article 17 “2. Where the carrier is liable for the loss or damage but a third party has contributed thereto by his acts or omissions, the carrier shall be liable for the whole of such loss or damage without prejudice to any right or recourse he may have against such third party.”

¹¹⁷ Annex 5, Article 14 (a) (iii)

“ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อกันโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา” แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็มีได้กำหนดว่าผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าเสียหายได้บ้างเช่นกัน อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่าศาลจะนำบทบัญญัติเรื่องค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้โดยละเอียดแล้วในข้อ 3.1.2 ในที่นี้ผู้เขียนจึงขอกกล่าวโดยสรุปดังนี้

กรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย ค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ ได้แก่ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าชดใช้การขาดการงานของบุคคลภายนอก และหากคนโดยสารไม่ได้ตายในทันที ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่ารักษาพยาบาล และค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้

กรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่คนโดยสารได้เสียไป (เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าพาหนะ) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ระหว่างรักษาตัว ค่าเสียความสามารถในการประกอบกิจการงานในอนาคต ค่าชดใช้การงานของบุคคลภายนอก¹¹⁸

ดังนั้น เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด ได้กำหนดประเภทของค่าเสียหายไว้แล้วและสามารถนำมาใช้กับกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายได้ จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำบทบัญญัตินี้มาใช้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้โดยตรง แต่เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสมบูรณ์มากขึ้นจึงควรกำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้โดยอนุโลม

ข้อพิจารณาที่ 2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสาร กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บแก่จิตใจหรือที่เรียกว่า “ความเสียหายทางจิตใจ” ซึ่งความเสียหายทางจิตใจอาจมีลักษณะทางจิต (psychic character) เช่น ตื่นตระหนก (fright) ได้รับความกระทบกระเทือนทางจิตใจ (shock) ความกระทบกระเทือนทางประสาท (nervous shock) การบาดเจ็บทางจิตใจ (mentally injured) ได้แก่ ความทุกข์ทางจิตใจ (mental distress) การรบกวนทางจิตใจ (mental disturbance) หรือความเจ็บปวดทางจิตใจที่ร้ายแรง (mental anguish) เป็นต้น และเป็นการกระทบกระเทือนทางอารมณ์ที่ทิ้งร่องรอยไว้ในจิตใจ¹¹⁹ ความ

¹¹⁸ โปรดดูรายละเอียดในข้อ 3.1.2.3

¹¹⁹ พิศวาส สุคนธ์พันธ์ (2524). ความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายระบบคอมมอนลอว์ วารสารนิติศาสตร์, 12, 2., หน้า 168.

เสียหายทางจิตใจเกิดจากการพัฒนาแนวความคิดในการใช้ดุลพินิจของศาลคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษที่ผ่านมาพบว่าคดีละเมิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางจิตใจขึ้นสู่การพิจารณาของศาลอยู่หลายคดีและศาลได้ให้การรับรองคุ้มครองในความเสียหายทางจิตใจมากขึ้น จากเดิมที่ศาลไม่ได้ให้ความสำคัญในความเสียหายนี้เลย สาเหตุหนึ่งมาจากการที่วิทยาศาสตร์การแพทย์สามารถพิสูจน์ได้อย่างแน่นอนว่าความเสียหายทางจิตใจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการเจ็บป่วยแก่ร่างกายอันเป็นการลวงละเมิดตัวบุคคลซึ่งเดิมศาลยังลังเลที่จะให้ค่าเสียหาย เนื่องจากคนส่วนมากยังเชื่อว่าการบาดเจ็บเช่นนี้อาจแก่งัดทำขึ้นได้เพราะวัดได้ยาก และประเมินค่าเสียหายได้ยาก เช่น การที่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุมีลักษณะทางจิต ตื่นตระหนก หรือได้รับความกระทบกระเทือนทางจิตเพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายเลย โดย ลอร์ดสเลสเซอร์ได้กล่าวในคดี Dixon v. Sutton Health Colliery ว่า “ความวิตกกังวล ถ้ามีโรคประสาทพิการทางจิต (psychoneurosis) หรือความวิตกกังวลซึ่งจะไปทำลายพลังของกำลังใจของผู้ป่วยก็นับได้ว่าเขาได้รับการรบกวนทางจิตที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุหนึ่งแล้ว ภาวะแปรปรวนทางจิตก็ร้ายแรงพอที่จะทำให้เกิดความตายได้”¹²⁰

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภาร่างฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการบาดเจ็บทางจิตใจ เป็นการเพิ่มความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชดเชย ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสภารในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของคนโดยสภารเท่านั้น ไม่รวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจด้วย แต่กรณีใดที่จะถือว่าเป็นการบาดเจ็บทางจิตใจนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภาร่างฯ มิได้ให้ความหมายหรือคำนิยามไว้ ดังนั้นหากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภาร่างฯ มีผลบังคับใช้แล้วอาจเกิดปัญหาในการตีความว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าเป็นการบาดเจ็บทางจิตใจที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ จะต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายด้วยหรือไม่ และหากคนโดยสภารถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายจะเรียกค่าเสียหายจากการที่ตนโหม่นัส เสียใจ ผิดหวัง หรือความว่าเหว่ได้หรือไม่

จากการศึกษาพบว่า การบาดเจ็บทางจิตใจนั้นมีปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ. 2551 เป็นต้น โดยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 วรรคแรก กำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้ ประมวลกฎหมายอาญาก็ได้กำหนดการลงโทษต่อบุคคลที่กระทำการบางอย่างจนเป็นเหตุให้เกิด

¹²⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 167-168.

ความเสียหายแก่จิตใจ พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ. 2551 ก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกับการชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจ โดยในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ความเสียหายทางจิตใจ” ไว้ ซึ่งมีรายละเอียดและข้อพิจารณาดังนี้

(1) การเรียกค่าเสียหายทางจิตใจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 446 ได้บัญญัติว่า ในกรณีทำละเมิดต่อร่างกาย อนามัย เสรีภาพ และกรณีล่วงเกินต่อหญิง ผู้ถูกละเมิดอาจเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้ด้วย ซึ่งความเสียหายอื่นอันมิใช่ตัวเงินนี้ หมายถึงความเสียหายที่ไม่อาจคำนวณค่าความเสียหายในรูปของตัวเงินได้ ความเสียหายประเภทนี้จึงเป็นความเสียหายที่ไม่มีรูปร่าง เช่น ความหวาดกลัว ความตกใจ ความทุกข์ทรมานทางจิตใจ ความชอกช้ำระกำใจ ความโศกเศร้าเสียใจ ความวิตกกังวล อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าความเสียหายทางจิตใจทุกประเภทจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายดังเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3344/2533 วินิจฉัยว่า ค่าเจ็บปวดทุกข์ทรมานเป็นความเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินอย่างหนึ่ง โจทก์มีสิทธิเรียกร้องได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1921/2520 วินิจฉัยว่า ลูกจ้างของจำเลยขับรถประจำทางด้วยความประมาทเลินเล่อ เลี้ยวรถด้วยความเร็วเกินสมควร โจทก์เตรียมจะลงจากรถจึงยืนที่หน้าประตูรถ ถูกเหวี่ยงตกจากรถต้องผ่าตัดสมอง โจทก์ทุพพลภาพตลอดชีวิต ถูกทรมานทั้งทางกายและจิตใจ ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ตามปกติ จำเลยต้องรับผิดชอบในความเสียหายเหล่านี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3357/2538 วินิจฉัยว่า โจทก์ถูกจำเลยที่ 1 ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ขับรถชนโดยละเมิดจนบาดเจ็บสาหัสต้องผ่าตัดรักษาตัวหลายครั้งอยู่ที่โรงพยาบาลนานถึง 129 วัน และต้องรักษาตัวที่บ้านอีกหลายเดือน ได้รับความทุกข์ทรมานเพราะบาดเจ็บที่ได้รับเป็นเวลานานทั้งต้องขาดเรียนและเรียนช้าขึ้นเป็นความทุกข์ทรมานทางกายและจิตใจย่อมมีสิทธิเรียกค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินและไม่ใช่ค่าเสียหายไกลกว่าเหตุ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1936/2517 วินิจฉัยว่า ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัยที่โจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดเชยฐานทำให้โจทก์เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้นเป็นค่าทดแทนความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2501/17 วินิจฉัยว่า จำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ได้รับบาดเจ็บมีแผลบนใบหน้าถึงต้องเย็บและมีรอยแผลเป็น โจทก์มีสิทธิฟ้องเรียกร้องให้จำเลยใช้ค่าเสียหายสำหรับที่จะต้องให้ศัลยแพทย์ทำศัลยกรรมตกแต่งใบหน้าเพื่อลบรอยแผลเป็นในโอกาสข้างหน้า เพราะเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1147/2523 วินิจฉัยว่า ลูกจ้างของบริษัทเดินรถโดยสาร ขั้บรถโดยประมาท บริษัทต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่รถตกคู่ คนโดยสารต้องตัดแขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 634 ต้องใช้ค่าเสียหายรวมถึงการที่โจทก์ได้รับความเสียหายต้องตัดข้อมือขวา ใช้แขนเทียม เสียความสามารถประกอบกรงาน และความเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3951/2534 วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 3 ขับรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุชนโจทก์ได้รับอันตรายแก่กายถึงสาหัส ต้องนอนรักษาตัวที่โรงพยาบาล 21 วัน ยังไม่หาย ต้องทนทุกข์ทรมาน ขาข้างขวาใช้การได้ไม่ปกติดังเดิม โจทก์ต้องเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย โจทก์จึงมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 128/2522 วินิจฉัยว่า โจทก์ถูกรถจำเลยชน รอยแผลเป็นซึ่งไม่ทำให้โจทก์เสียบุคลิก และโจทก์ต้องทนทุกข์ทรมาน เป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2480/2522 วินิจฉัยว่า หลังเกิดเหตุโจทก์ที่ 1 ไม่สามารถใช้หัวเข่าขวาได้ดีเหมือนเดิม นั่งพับเพียบไม่ได้ นั่งยองๆ ไม่ได้ ขาไม่มีกำลัง ไม่สามารถวิ่งและออกกำลังกายได้ เห็นได้ว่าโจทก์ที่ 1 เสื่อมเสียบุคลิกภาพไป

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1418/2534 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยขับรถยนต์ทับขาโจทก์เป็นเหตุให้แพทย์ต้องทำการผ่าตัดขาข้างซ้ายตั้งแต่ใต้เข่าออกและใส่ขาเทียมให้โจทก์ ค่าเสียหายที่โจทก์ต้องสูญเสียขาและใส่ขาเทียมเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 559/2535 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยใช้มีดกรีดหน้าโจทก์เมื่อบาดเจ็บแล้วมีแผลเป็นทำให้ใบหน้าเสียโฉมอย่างติดตัว โจทก์มีสิทธิเรียกค่าเสียหายส่วนนี้ซึ่งมิใช่ความเสียหายอันเป็นตัวเงินตามมาตรา 446 ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 75/2538 วินิจฉัยว่า การที่ต้นสนล้มทับโจทก์เป็นเหตุให้โจทก์ต้องทุพพลภาพตลอดชีวิต ระบบประสาทไม่สามารถควบคุมการขยับได้ เสียสมรรถภาพทางเพศ และไม่สามารถเดินได้ กับค่าเสียหายที่โจทก์ต้องทนทุกข์ทรมานจากการทุพพลภาพตลอดชีวิต เป็นค่าเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินทั้งสองกรณี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2487/2538 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะร่างกายพิการทำให้สังคมนั่งเกยจ อับอายขายหน้า ไม่ได้เล่นกีฬา ไม่ได้สมรสขาดความสุขสำราญเป็นค่าเสียหายเกี่ยวกับความรู้สึกทางด้านจิตใจ ส่วนค่าทนายทนายทนายเป็นเรื่องการต้องทนยอมรับความเจ็บปวดหรือทรมาน ซึ่งต่างก็เป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน

สำหรับค่าเสียหายที่ไม่สามารถเรียกได้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 378/2483 วินิจฉัยว่า ไม่มีกฎหมายในเรื่องละเมิดให้รับผิดชอบค่าเสียหายในการได้รับความอับอายขายหน้า

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1742/2499 (ประชุมใหญ่) วินิจฉัยว่า ไม่มีกฎหมายให้เรียกค่าเสียหายเพื่อความทุกข์โทมนัสได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 477/2514 และ 1550/2518 วินิจฉัยว่า ในกรณีที่ผู้ถูกละเมิดถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายเพราะความโทมนัส เสียใจ ผิดหวัง หรือความว่าเหวได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 วินิจฉัยว่า การที่พนักงานของการสื่อสารแห่งประเทศไทยแจ้งข้อความในโทรเลขถึงโจทก์ผิดว่าบุตรโจทก์ถึงแก่ความตายแล้ว ทำให้โจทก์ได้รับความเสียหายหลายประการ สำหรับค่าเสียหายที่โจทก์อ้างว่าเป็นความโศกเศร้าเสียใจเพราะเข้าใจว่าบุตรถึงแก่กรรมนั้นศาลไม่ให้ โดยให้เหตุผลว่าเป็นเพียงอารมณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อทราบข่าวร้าย ไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมาย ไม่มีกฎหมายบทใดให้โจทก์เรียกค่าเสียหาย¹²¹

¹²¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 มีบันทึกโดยศาสตราจารย์จิตติ ตึงศภิตย์ ที่ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษานี้ โดยเห็นว่าความเสียหายแก่จิตใจควรได้รับการชดเชยตามหลักละเมิด เนื่องจากมาตรา 420 หรือตามมาตราอื่นมิได้จำกัดว่าต้องเป็นความเสียหายที่มีรูปร่างหรือเป็นตัวเงินเท่านั้น แต่กว้างพอที่จะคลุมถึงความเสียหายทางจิตใจอันเป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินด้วย ตามมาตรา 438 วรรคแรกที่ว่าค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ได้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิดนั้นก็กว้างพอที่จะใช้แก่ความเสียหายทางจิตใจได้อยู่แล้ว นอกจากนี้ ตัวบทในวรรคสองที่ว่า "...ความเสียหายอย่างใดๆ อันได้

จากคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น อาจสรุปแนวคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ดังนี้

1. กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้โดยถือเป็นค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446 ซึ่งความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้นั้นต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย หากเป็นเพียงอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายจึงไม่มีสิทธิเรียกได้

2. กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายจึงไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายเพราะความโทมนัส เสียใจ ผิดหวัง หรือความว้าวุ่นใจได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบทบัญญัติให้เรียกร้องได้

อย่างไรก็ตาม มีคดีที่เป็นที่กล่าวถึงอย่างมากจากการที่คนโดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการที่ตนต้องเกิดความวิตกกังวลว่าจะตกอยู่ในภาวะเสี่ยงภัย ซึ่งข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่าโจทก์ได้ฟ้องร้องสายการบินและกรมการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นผู้บริหารจัดการสนามบิน นครศรีธรรมราชเป็นจำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เรื่องละเมิดตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551 ในกรณีที่ไม่ได้จัดให้มีเครื่องตรวจวัดระดับและโลหะหนักเพื่อตรวจค้นตัวผู้โดยสารที่จะขึ้นเครื่องสนามบินจังหวัดนครศรีธรรมราชในเที่ยวบินของสายการบินจำเลยที่ 1 ทำให้โจทก์เกิดความวิตกกังวลว่าจะตกอยู่ในภาวะเสี่ยงภัย ซึ่งคดีนี้ศาลชั้นต้นได้พิพากษาให้จำเลยที่ 2 ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์เป็นเงินจำนวน 50,000 บาท แม้คดีนี้จะฟ้องร้องโดยใช้พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 แต่กฎหมายดังกล่าวเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความเท่านั้น มิใช่กฎหมายที่นำมาใช้กำหนดความรับผิดของจำเลย จึงอาจกล่าวได้ว่าความเสียหายทางจิตใจมีแนวโน้มที่จะได้รับการยอมรับเพิ่มขึ้นให้สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้แม้จะเป็นความเสียหายทางจิตใจเพียงอย่างเดียวมิได้เป็นผลมาจากความเสียหายต่อร่างกายก็ตาม

(2) กระทำการที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่จิตใจตามประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดการลงโทษต่อบุคคลที่กระทำการบางอย่าง เช่น ทำร้ายผู้อื่นตามมาตรา 295 วิวาททรัพย์ตามมาตรา 336 วรรคสอง ซึ่งทรัพย์ตามมาตรา 339

ก่อนขึ้นนั้นด้วย” ก็คลุมถึงความเสียหายทางจิตใจจึงไม่จำกัดว่าต้องถึงกับมีบทกฎหมายให้เรียกค่าเสียหายทางจิตใจจึงจะเรียกได้

วรรคสี่ ปล้นทรัพย์โดยการทารุณตามมาตรา 340 วรรคสี่ หรือการกระทำโดยประมาทจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่กาย หรือจิตใจตามมาตรา 390 หรือแม้กระทั่งเรื่องการชู้ญจนทำให้ผู้อื่นกลัว หรือตกใจจนทำให้ผู้อื่นกลัวตามมาตรา 392 ไปด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 273/2509 วินิจฉัยว่า การใช้เท้าจะถีบไม่เป็นอันตรายต่อจิตใจเพราะอันตรายต่อจิตใจนั้นต้องเป็นผลจากการทำร้าย แต่ความรู้สึกว่าถูกเหยียดหยาม เจ็บใจ แค้นใจ เหล่านี้เป็นอารมณ์ หาใช่เป็นอันตรายต่อจิตใจไม่

(3) การเรียกค่าเสียหายทางจิตใจตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

เดิมที่กฎหมายไทยมิได้บัญญัติเรื่องการเรียกค่าเสียหายทางจิตใจไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่ให้เรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้จนกระทั่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบในค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อขจัดปัญหาในการตีความว่าอย่างไรจึงเป็นความเสียหายทางจิตใจและผู้เสียหายมีสิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายทางจิตใจหรือไม่ โดยในมาตรา 11 (1)¹²² ของพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดว่านอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อจิตใจได้ และจากการที่พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้มีการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากความเสียหายทางจิตใจจึงได้กำหนดนิยามของคำว่า “ความเสียหายต่อจิตใจ” ไว้ในมาตรา 4 โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึง ความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมาน ความหวาดกลัว ความวิตกกังวล ความเศร้าโศกเสียใจ ความอับอาย หรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ความเสียหายต่อจิตใจที่ต้องชดใช้

¹²² พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 บัญญัติว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจอันเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย และหากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ”

ค่าเสียหายนี้ต้องเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย และหากเป็นกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายก็ชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ ดังนั้น หลักเกณฑ์การชดใช้ความเสียหายต่อจิตใจตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จึงสรุปได้ดังนี้

1. ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อจิตใจได้ต่อเมื่อความเสียหายต่อจิตใจนั้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย

2. ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจจากการที่ตนเคราะห์่าโศกเสียใจหรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันได้

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบแนวคำพิพากษาศาลฎีกา จะเห็นได้ว่ากรณที่จะเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้นั้น ความเสียหายต่อจิตใจต้องเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้ที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น ผู้ที่จะเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้ต้องเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายนั่นเองโดยตรงและต้องไม่ใช่กรณีที่ตายในทันทีเช่นเดียวกับความรับผิดของผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย สำหรับความเสียหายทางจิตใจของสามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายในปัจจุบันต้องถือเป็นหลักว่าบุคคลดังกล่าวไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายในส่วนนี้ได้เว้นแต่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้เรียกได้ เช่น ในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 (1) ตอนท้าย ดังนั้น เมื่อบทบัญญัติในมาตรา 15 ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ กล่าวไว้เพียงว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจาก...จิตใจของคนโดยสาร...” จึงเท่ากับว่าการบาดเจ็บทางจิตใจต้องเกิดกับคนโดยสารเท่านั้น ดังนั้น ในกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิต สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของคนโดยสารจึงไม่อาจเรียกค่าเสียหายทางจิตใจจากการที่คนโดยสารเสียชีวิตได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ เป็นกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บทางจิตใจของคนโดยสาร จึงควรกำหนดให้ชัดเจนในประเด็นที่ว่า การบาดเจ็บทางจิตใจหมายถึงกรณีใดบ้างและจะต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายด้วยหรือไม่ ซึ่งหลักกฎหมายไทยในปัจจุบันค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บทางจิตใจจะเรียกได้เมื่อมีความเสียหายทางร่างกายเกิดขึ้นแก่

ผู้ได้รับความเสียหายด้วยตามหลัก Impact rule คือ ต้องมีความเสียหายทางร่างกายเกิดขึ้นด้วย เพราะการบาดเจ็บเช่นนี้อาจแก้งทำขึ้นได้เพราะวัดได้ยาก ดังนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจากการตีความและเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อให้เป็นแนวทางแก่ศาลในการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดี จึงควรเพิ่มคำนิยามหรือบทวิเคราะห์ศัพท์คำว่า “การบาดเจ็บทางจิตใจ” ไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

3.2.3.2.2 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระลงทะเลเบียน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่าสัมภาระลงทะเลเบียนไว้แต่เมื่อพิจารณาจากข้อ 1 (ข)¹²³ ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ได้ให้นิยามไว้ว่าหมายถึงสัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาสัมภาระดังกล่าวที่อยู่ในความดูแลของตนและหากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นในระหว่างนั้นมาตรา 17 วรรคหนึ่ง¹²⁴ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ก็กำหนดให้ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเลเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ อีกทั้งไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยเป็นผลมาจากอุบัติเหตุหรือไม่ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิด

ความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเลเบียนแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ความรับผิดในความสูญหายกรณีหนึ่ง และความรับผิดในความเสียหายอีกกรณีหนึ่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ความสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระไว้จนกระทั่งเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น แบ่งออกเป็น 2 กรณี

¹²³ Annex 5, Article 1 “(g) Registered Luggage: luggage taken over from the passenger by the carrier for the purpose of the carriage”

¹²⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเลเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

ก. ความสูญหายที่เกิดขึ้นจริง

ความสูญหายที่เกิดขึ้นจริงตามมาตรา 17 วรรคหนึ่งนั้น เป็นกรณีที่ต้องมีการพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้ได้ว่ามีความสูญหายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ โดยคนโดยสารสามารถใช้ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนที่ผู้ขนส่งออกไว้เป็นพยานหลักฐานได้ว่าตนได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่งเป็นจำนวนหรือน้ำหนักเท่าใด ดังนั้น หากขณะรับมอบสัมภาระจากผู้ขนส่ง ปรากฏว่าผู้ขนส่งส่งมอบไม่ครบตามจำนวนหรือน้ำหนักที่ระบุไว้ในใบรับสัมภาระก็ต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่าเกิดความสูญหายในระหว่างที่สัมภาระนั้นอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายดังกล่าว ทั้งนี้ ความสูญหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอาจเป็นความสูญหายทั้งหมดหรือความสูญหายเพียงบางส่วน ซึ่งความสูญหายทั้งหมดหมายถึงการที่ผู้ขนส่งไม่มีสัมภาระที่ตนได้รับมอบไว้มาส่งมอบให้แก่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระโดยผู้ขนส่งไม่ทราบว่สัมภาระนั้นอยู่ที่ใด ส่วนกรณีสูญหายบางส่วนนั้นหมายถึงกรณีที่สัมภาระที่ผู้ขนส่งได้รับมอบไว้ถูกส่งมอบให้ผู้มีสิทธิรับสัมภาระในปริมาณน้ำหนักหรือจำนวนน้อยกว่าตอนที่ผู้ขนส่งได้รับมา

ข. กรณีที่ถือเสมือนว่าสัมภาระลงทะเลเบียนสูญหาย

นอกจากความสูญหายที่เกิดขึ้นจริงตามข้อ ก. แล้ว ยังมีกรณีที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนสูญหาย กล่าวคือ ในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนภายใน 30 วันนับแต่เวลาที่เรือมาถึงจุดปลายทางหรือกำหนดเวลาที่เรือจะไปถึงจุดปลายทางหรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง มาตรา 17 วรรคสอง¹²⁵ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นสูญหายและคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้ บทบัญญัตินี้เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ถือเสมือนว่าสัมภาระลงทะเลเบียนที่ขนส่งได้สูญหายอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนที่ล่าช้าเกินกว่าระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม หากต่อมาพบสัมภาระดังกล่าว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที ในกรณีนี้คนโดยสารมีทางเลือก 2 ประการ ประการแรก คนโดยสารอาจเรียกเอาสัมภาระนั้นโดยคนโดยสารต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่คนโดยสารยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ

¹²⁵ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 17 วรรคสอง บัญญัติว่า “หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่เรือได้ไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่เรือจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้”

สูญหายหรือความเสียหายบางส่วนหรือการล่าช้าได้ตามมาตรา 17 วรรคสาม ทางเลือกประการที่สองคือคนโดยสารถูกเลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืน ซึ่งหากคนโดยสารถูกเลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืนมาตรา 17 วรรคสี่ก็ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่ และหากสัมภาระนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทยมาตรา 17 วรรคห้าให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

(2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่รับสัมภาระไว้จนกระทั่งเวลาที่ส่งมอบ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่าความเสียหายไว้ แต่อาจกล่าวได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพแห่งสัมภาระนั้นซึ่งทำให้ราคา ปริมาณ หรือคุณภาพแห่งสัมภาระต้องลดลง โดยทั่วไปแล้วความเสียหายสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ความเสียหายที่เห็นได้จากภายนอก และความเสียหายที่ไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก

สำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องของคนโดยสารต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น มาตรา 13 วรรคหนึ่ง¹²⁶ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้คนโดยสารถ้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายในสัมภาระ และสภาพของสัมภาระในขณะที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืนจากผู้ขนส่ง หากตรวจสอบพบว่าสัมภาระที่ได้รับมอบไม่ครบจำนวนหรือมีความเสียหายเกิดขึ้นคนโดยสารถ้องแสดงข้อสงวน¹²⁷ ต่อผู้ขนส่งทันทีโดยข้อสงวนนั้นต้องทำเป็นหนังสือ แต่หากคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้รวมถึงกรณีที่คนโดยสารถ้องแจ้งเรื่องการสูญหายหรือเสียหายไว้ด้วยวาจา มาตรา

¹²⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 13 วรรคหนึ่ง “ในเวลา que ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืน คนโดยสารถ้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารถ้องแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที”

¹²⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า “ข้อสงวน” หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารถ้องแสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนในเวลา que ผู้ขนส่งได้รับมอบหรือในเวลา que คนโดยสารถ้องได้รับมอบสัมภาระนั้นคืน แล้วแต่กรณี”

13 พรรคสอง¹²⁸ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย แต่บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงข้อสันนิษฐานดังนั้นคนโดยสารจึงอาจนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม แม้บทบัญญัติในมาตรา 13 จะกำหนดให้ “คนโดยสาร” เป็นผู้แสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่ง แต่เนื่องจากผู้ที่มารับสัมภาระนั้นว่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้สิทธิแก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเปียนเป็นผู้มารับซึ่งอาจไม่ใช่คนโดยสารและหากเป็นกรณีที่ไม่มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเลเปียนผู้ขนส่งก็อาจส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ที่มารับหากสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนได้ จึงเห็นว่าแม้บุคคลที่มารับสัมภาระจะไม่ใช่คนโดยสารก็น่าจะถือว่ามีหน้าที่ในการแสดงข้อสงวนเหมือนกรณีที่คนโดยสารมารับด้วยตนเองเช่นกัน

ดังที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งหรือที่ว่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เรียกว่า “สัมภาระลงทะเลเปียน” นั้นมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเครื่องเดินทางของคนโดยสารที่ได้มอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 กล่าวคือ หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายไว้แม้ไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีความแตกต่างกันอย่างมากในเรื่องผลของการที่คนโดยสารไม่แสดงข้อสงวนหรือที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “อิดเอื้อน” กล่าวคือ ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ การที่คนโดยสารรับมอบสัมภาระไว้โดยมิได้แสดงข้อสงวนเป็นหนังสือ ผลจากการนี้มีเพียงว่ากฎหมายสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย ดังนั้น คนโดยสารจึงสามารถนำสืบเพื่อหักล้างได้ในขณะที่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาตรา 637 ประกอบมาตรา 623¹²⁹ ในเรื่องการอิดเอื้อนขณะรับมอบเครื่องเดินทางจากผู้ขนส่งได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี

¹²⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 13 พรรคสอง “ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเปียนโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย”

¹²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 บัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดสิ้นลง ในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อนและได้ใช้คำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

คือ กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางสามารถเห็นได้จากภายนอก และกรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก โดยหากเป็นกรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายสามารถเห็นได้จากภายนอกเมื่อคนโดยสารรับไว้โดยไม่อิดเอื้อน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง แต่หากความสูญหายหรือบุบสลายนั้นไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก แม้คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่อิดเอื้อนหากคนโดยสารได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม หากความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเกิดจากการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่ว่าความสูญหายหรือบุบสลายจะเห็นได้จากภายนอกหรือไม่ แม้คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่อิดเอื้อน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ไม่สิ้นสุดลง จะเห็นได้ว่าหากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีผลบังคับใช้แล้ว บทบัญญัติในส่วนนี้จะเปลี่ยนแก่คนโดยสารมากกว่าการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้เนื่องจากการที่คนโดยสารไม่แสดงข้อสงวนก็หาได้ทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงดังเช่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ ผู้ขนส่งเพียงแต่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย ซึ่งคนโดยสารสามารถนำสืบหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้

3.2.3.2.3 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระติดตัว

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “สัมภาระติดตัว” ไว้ แต่ในข้อ 1 (จ)¹³⁰ ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึงสัมภาระที่ถูกเก็บรักษาโดยคนโดยสารระหว่างการขนส่ง ซึ่งในมาตรา 18¹³¹ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขความ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิด ของผู้ขนส่งได้”

¹³⁰ Annex 5, Article 1 “(e) Hand Luggage: luggage kept by the passenger with him/her during the carriage“

¹³¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 18 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น”

รับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระติดตัวจะเหมือนกับความเสี่ยงภัยที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารซึ่งมีเงื่อนไขแห่งความรับผิดที่จำกัดกว่ากรณีความเสี่ยงภัยที่เกิดกับสัมภาระลงทะเลเป็ยน กล่าวคือ สำหรับสัมภาระลงทะเลเป็ยนเงื่อนไขในการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นกฎหมายกำหนดเพียงช่วงเวลาว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระนั้นไม่ว่าจะเพราะเหตุใดก็ตามเว้นแต่เข้าเหตุยกเว้นความรับผิด ในขณะที่หากเป็นสัมภาระติดตัวผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ซึ่งน่าจะเป็นเพราะคนโดยสารเป็นผู้เก็บรักษาสัมภาระไว้เอง คนโดยสารจึงต้องมีส่วนในการดูแลด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัวตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จะมีเงื่อนไขที่จำกัดกว่ากรณีในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเลเป็ยนก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสารมากกว่าบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เนื่องจากตามมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารอย่างเคร่งครัดต้องเป็นเครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายให้กับผู้ขนส่งเท่านั้น หากเป็นเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638¹³² บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง คนโดยสารจึงมีหน้าที่ในการนำสืบให้ได้ความว่าความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากการกระทำผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

สำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระติดตัวนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มิได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องทำข้อสงวนไว้ดังเช่นในกรณีสัมภาระลงทะเลเป็ยน ดังนั้น แม้คนโดยสารจะไม่ได้ทำข้อสงวนเป็นหนังสือผู้ขนส่งก็มิได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาตรา 13 วรรคสอง

¹³²ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

เงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระติดตัวตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 มีหลักเกณฑ์เป็นอย่างเดียวกัน อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดในกรณีที่สัมภาะนั้นถูกขโมยหรือได้รับความเสียหายเนื่องจากสาเหตุอื่นนอกเหนือจากอุบัติเหตุด้วยหากได้มอบสัมภาะนั้นไว้ในความดูแลของผู้ขนส่ง (placed in his care) และคนโดยสารมีหน้าที่ต้องร้องเรียนต่อผู้ขนส่งโดยอาจทำด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 7 วันนับจากวันที่ทราบถึงความสูญหายและไม่ช้ากว่าเวลาที่ยานพาหนะมาถึงยังสถานที่ปลายทาง หากคนโดยสารไม่ได้ร้องเรียนหรือร้องเรียนเมื่อพ้นกำหนดเวลาให้สันนิษฐานว่าสัมภาะนั้นได้มีการส่งมอบครบถ้วนในสภาพเรียบร้อยเช่นเดียวกับกรณีของสัมภาระลงทะเบียน

นอกจากความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสัมภาระติดตัว ในอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ยังได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวของคนโดยสารซึ่งในอนุสัญญา CVR ใช้คำว่า other luggage และในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ใช้คำว่า personal effect ซึ่งหากสูญหายหรือได้รับความเสียหายผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเช่นเดียวกับสัมภาระติดตัว แต่บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวไว้โดยเฉพาะเนื่องจากต้องการให้สัมภาระติดตัวหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย อย่างไรก็ตาม สัมภาระติดตัวกับของใช้ส่วนตัวมีความแตกต่างกันในประการสำคัญคือวัตถุประสงค์ของคนโดยสารในการนำติดตัวมา สำหรับสัมภาระติดตัวนั้นวัตถุประสงค์หลักในการนำมาคือเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางหรือเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการเดินทาง ในขณะที่การนำของใช้ส่วนตัวมานี้ไม่ได้วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเดินทางแต่อย่างใด แต่เป็นของที่ปกติคนโดยสารมักสวมใส่หรือนำติดตัวมาด้วยไม่ว่าจะไปที่ได้ก็ตาม เช่น กุญแจ บัตรประจำตัว กระเป๋าตังค์ หรือนาฬิกา (personal effects pl. n.: Privately owned items, such as keys, an identification card, or a wallet or watch, that are regularly worn or carried on one's person.)¹³³ แต่เมื่อของใช้ส่วนตัวเป็นทรัพย์สินที่คนโดยสารเก็บดูแลรักษาไว้เองเช่นเดียวกับสัมภาระติดตัว มาตรา 14 วรรคหนึ่ง¹³⁴ ของอนุสัญญา CVR และข้อ 13 (ง)¹³⁵ ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหาย

¹³³ ReferenceAnswers. American Heritage Dictionary. [online]. Available from: <http://www.answers.com/topic/personal-effects> (May 2010)

¹³⁴ CVR, Article 14 “1. ...Such other luggage shall be deemed to include personal effects carried or worn by the passenger.”

¹³⁵ Annex 5, Article 13 “(d) Loss of or Damage to Hand Luggage and Personal Effects

หรือเสียหายที่เกิดแก่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวมาหรือสวมใส่มีเงื่อนไขเป็นอย่างเดียวกับสัมภาระอื่นหรือสัมภาระติดตัว ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวไว้ หากมีคดีขึ้นสู่ศาลก็อาจเกิดปัญหาว่าหากของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร เช่น นาฬิกา เครื่องประดับ ฯลฯ ที่นำติดตัวมาหรือสวมใส่นั้นสูญหายหรือเสียหายไป ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่

โดยในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่ของใช้ส่วนตัวของคนโดยสารสูญหายหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการรับขนหรือเกิดขึ้นขณะที่อยู่ระหว่างการเดินทาง ควรได้รับความคุ้มครองจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร เนื่องจากหน้าที่ประการสำคัญของผู้ขนส่งตามสัญญาการรับขนคือการขนส่งคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยซึ่งความปลอดภัยนี้มิได้หมายความว่าเฉพาะชีวิตของคนโดยสารเท่านั้นแต่ยังหมายความรวมถึงทรัพย์สินทุกอย่างของคนโดยสารด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากของใช้ส่วนตัวนั้นเป็นสิ่งที่คนโดยสารสวมใส่หรือเก็บไว้กับตัว คนโดยสารจึงต้องมีหน้าที่ในการดูแลรักษาเช่นกัน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงควรมีเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับสัมภาระติดตัวเนื่องจากของใช้ส่วนตัวเป็นสิ่งที่คนโดยสารนำมาด้วยในการเดินทางโดยมิได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งเช่นกัน

ทั้งนี้ ในกรณีของของใช้ส่วนตัวนี้ศาลฎีกาได้เคยตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516 ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนภายในประเทศ โดยศาลฎีกาได้ตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่สร้อยคอทองคำ พระเครื่อง และเงินสดติดตัวของคนโดยสารสูญหายไป จึงอาจกล่าวได้ว่าแม้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะบัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเท่านั้นโดยไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวแต่อย่างใด แต่ศาลก็พิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของของใช้ส่วนตัวด้วย ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลและมีประเด็นเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายสำหรับของใช้ส่วนตัวก็มีความเป็นไปได้ที่ศาลไทยจะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม แม้ศาลไทยมีแนวโน้มที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของของใช้ส่วนตัวแต่เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันไม่ให้เกิดข้อสงสัยในภายหลังกจึงเห็นควรเพิ่มบทนิยามศัพท์ของคำว่า “สัมภาระติดตัว” ให้เห็นชัดเจนว่าหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย

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

3.2.3.2.4 ความเสียหายอันเป็นผลมาจากจากการล่าช้า

นอกเหนือจากการตายหรือการบาดเจ็บที่เกิดแก่คนโดยสาร และการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระของคนโดยสารแล้ว การล่าช้าก็ถือเป็นอีกเหตุหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารได้ ดังนั้นมาตรา 16¹³⁶ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า แต่ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลโดยตรงจากการล่าช้าเท่านั้น เช่น ในกรณีที่รถกำหนดออกจากจุดต้นทางเวลา 16.00 น. แต่เครื่องยนต์เกิดขัดข้องและไม่สามารถหารถแทนได้จนต้องเลื่อนการเดินทางเป็นวันรุ่งขึ้น ความเสียหายที่เห็นได้ชัดได้แก่ค่าอาหารและค่าที่พักในคืนวันนั้น หรือการล่าช้าเป็นเหตุให้คนโดยสารผิดนัดสำคัญจนถูกคู่สัญญาปรับ เป็นต้น

กรณีที่จะถือว่าเกิดการล่าช้าในการรับขนนั้นในมาตรา 4 (2) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดขอบเขตของ “การล่าช้า” ไว้ คือ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ หรือหากในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้คือการถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกันซึ่งกำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกันนั้นต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วยซึ่งอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ประเภทของรถ สภาพของถนน และสภาพภูมิอากาศ เป็นต้น ดังนั้น การล่าช้าที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจะพิจารณาเฉพาะเวลาที่ไปถึงยังจุดปลายทางไม่คำนึงว่าการออกจากจุดต้นทางจะช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ ดังนั้น แม้ผู้ขนส่งจะเริ่มต้นการเดินทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็อาจไม่ต้องรับผิดชอบหากสามารถไปถึงยังจุดปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนดไว้หรือภายในเวลาอันสมควร ทั้งนี้ การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการมาถึงล่าช้าของคนโดยสารและสัมภาระ มิได้เป็นการเพิ่มความรับผิดชอบให้แก่ผู้ขนส่งในปัจจุบันแต่อย่างใดเนื่องจากหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทางช้าเช่นกัน

¹³⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 16 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า”

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้านี้มีข้อพิจารณาเกี่ยวกับถ้อยคำตามตัวบทในมาตรา 16 ที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ใช้คำว่า “ล่าช้า” ทั้งกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในกฎหมายฉบับอื่นๆ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่ล้วนแต่ใช้คำว่า “ชักช้า” โดยที่คำว่า “ล่าช้า” และคำว่า “ชักช้า” นั้น หากพิจารณาเพียงผิวเผิน อาจจะเห็นได้ว่ามีความหมายเหมือนกัน แต่ที่จริงแล้วทั้งสองคำมีความแตกต่างกันอยู่บ้างดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ชักช้า” หมายถึง ใ้เอ้หรือล่าช้า และคำว่า “ล่าช้า” หมายถึง ช้ามาก จากความหมายของทั้งสองคำข้างต้นจะเห็นได้ว่าคำว่า “ชักช้า” นั้น จะมีความหมายกว้างกว่าเนื่องจากความหมายรวมถึงการเริ่มออกจากจุดต้นทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือช้ากว่าเวลาอันควร (ใ้เอ้) ซึ่งผลจากการนั้นอาจทำให้ถึงจุดปลายทางทันตามเวลาที่กำหนดไว้หรือตามเวลาที่ควรจะเป็นก็ได้ นอกจากนี้ยังหมายความถึงการถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็น ในขณะที่คำว่า “ล่าช้า” หมายความว่าเฉพาะการถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็นเท่านั้น ซึ่งตรงกับเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ที่มุ่งให้ผู้ขนส่งรับผิดเฉพาะเมื่อถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดหรือเวลาอันควรเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม หากต้องการให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของถ้อยคำในกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ควรใช้คำว่า “ชักช้า” เช่นเดียวกับกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนฉบับอื่นแม้ว่าการใช้คำดังกล่าวจะทำให้ขอบเขตของความรับผิดกินความเลยไปถึงการออกจากจุดต้นทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือช้ากว่าเวลาอันควรซึ่งผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดหากถึงจุดปลายทางตามเวลาที่กำหนดหรือตามเวลาที่ควรจะเป็นก็ตาม เนื่องจากบทวิเคราะห์ศัพท์ในมาตรา 4 (2) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้จำกัดขอบเขตไว้โดยเฉพาะแล้วว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเฉพาะเมื่อไปถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็นเท่านั้น โดยมีได้ค้ำประกันว่าจะออกจากจุดต้นทางตามที่กำหนดไว้หรือตามที่ควรจะเป็นหรือไม่ ด้วยเหตุดังกล่าวผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าหากใช้คำว่า “ชักช้า” ดังเช่นกฎหมายอื่นๆ จะเป็นการเหมาะสมยิ่งกว่าจึงควรแก้ไขตัวบทที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งจากการล่าช้าเป็นการชักช้า

3.2.4 ความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้อื่น

ในการประกอบกรขนส่งผู้ขนส่งอาจไม่ได้กระทำการขนส่งด้วยตนเอง แต่อาจมอบหมายให้บุคคลอื่นกระทำการแทน เช่น ให้ลูกจ้างของตนขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งแทน หรือให้ตัวแทนของตนทำสัญญาแทน หรือจ้างผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งแทน ดังนั้น จากการที่ผู้ขนส่งได้รับ

ประโยชน์จากการงานที่บุคคลอื่นกระทำหรือผู้ขนส่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลบุคคลดังกล่าว ผู้ขนส่งจึงอาจต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลที่ตนมอบหมายด้วย จากเหตุดังกล่าว มาตรา 19¹³⁷ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วง ดังนั้น แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าว คนโดยสารก็สามารถฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้โดยตรง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้างซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้าง เหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างก็เนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น การที่นายจ้างใช้ลูกจ้างให้ทำงานแทนตนถือว่านายจ้างเป็นผู้ทำเอง นายจ้างได้รับประโยชน์จากงานของลูกจ้าง และนายจ้างเป็นผู้ที่มีอำนาจควบคุมดูแลลูกจ้าง นอกจากนี้ นายจ้างยังเป็นผู้ที่สามารถชดเชยค่าเสียหายหากผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยจากลูกจ้าง อย่างไรก็ตาม นายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างเฉพาะในส่วนที่ลูกจ้างทำงานให้นายจ้างหรือที่เรียกว่า “ในทางการที่จ้าง” เท่านั้น¹³⁸ ดังนั้นสาระสำคัญของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีนี้คือบุคคลใดที่เป็น “ลูกจ้าง” และกรณีใดที่เป็น “ในทางการที่จ้าง”

คำว่า “ลูกจ้าง” มีความหมายตามที่ปรากฏในมาตรา 575 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ตามเอกเทศสัญญาจ้างแรงงาน กล่าวคือ เป็นบุคคลที่ตกลงจะทำงานให้แก่อีกบุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้ โดยหลักสำคัญในการวินิจฉัยว่าเป็นลูกจ้างหรือไม่ ให้วินิจฉัยโดยดูจากอำนาจบังคับบัญชาตามความจริงที่ปฏิบัติงาน และสินจ้างหรือค่าตอบแทนที่ได้รับว่าเป็นสินจ้างตามเวลาที่ทำงานให้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹³⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 19 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น โดยบุคคลดังกล่าวมีสิทธิอ้างช้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้”

¹³⁸ พจนี ปุษาปาคม. ละเมียด: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530, หน้า 249-250.

หรือไม่ โดยสินจ้างไม่จำเป็นต้องเป็นเงินเสมอไปอาจเป็นวัตถุหรือสิ่งอื่นได้ ฉะนั้นหากไม่มีสินจ้างก็ย่อมไม่เป็นนายจ้างลูกจ้างกันตามสัญญาแรงงาน¹³⁹

สำหรับคำว่า “ในทางการที่จ้าง” หมายถึงกรณีที่ลูกจ้างกระทำการอันเกี่ยวกับทางการที่จ้าง หรือทำไปตามแนวทางหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อนายจ้าง โดยที่นายจ้างไม่ได้มอบหมายหรือสั่งให้กระทำโดยตรงแต่ลูกจ้างได้ปฏิบัติไปโดยมีความมุ่งหมายจะรักษาประโยชน์ของนายจ้าง และหมายความรวมถึงการกระทำที่ไม่ได้ให้อำนาจแก่ลูกจ้างกระทำ แต่เป็นวิธีการทำงานที่ได้มอบอำนาจให้กระทำ ดังนั้น ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของลูกจ้างที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นต้องเป็นการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารหรือสัมภาระ

ในกรณีที่ลูกจ้างให้คนอื่นทำหน้าที่แทน ไม่ว่าจะคนอื่นนั้นจะเป็นลูกจ้างของนายจ้างคนเดียวก็ตามแต่ทำหน้าที่อื่น เช่น คนขับรถวานให้เด็กยกกระเป๋าหรือผู้เก็บค่าโดยสารให้ขับรถแทนหรือคนอื่นนั้นไม่ได้เป็นลูกจ้างของนายจ้างคนนี้เลยแต่มาขับรถแทนให้เพราะลูกจ้างป่วยหรือมีกิจธุระก็ตาม จะถือว่าคนที่ทำหน้าที่แทนเป็นลูกจ้างและผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลนั้นหรือไม่นั้นศาลฎีกาได้เคยวินิจฉัยไว้ ดังนี้

กรณีที่พนักงานขับรถให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นลูกจ้างของนายจ้างคนเดียวก็ตามแต่ทำหน้าที่อื่นมาขับรถแทนตนผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างก็ต้องรับผิดชอบเพราะเป็นการทำไปในทางการที่จ้าง โดยศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าการที่ลูกจ้างของบริษัทเดินรถโดยสารเป็นสารวัตรควบคุมการเดินรถและตรวจตัวขับรถโดยประมาท บุคคลที่มาขับรถแทนพนักงานขับรถก็เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังนั้นเมื่อเข้าทำหน้าที่ขับรถเพื่อพาคนโดยสารไปส่งในเส้นทางสัมปทานเดินรถของผู้ขนส่งย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าได้กระทำการไปในทางคำปกติของผู้ขนส่งซึ่งเป็นนายจ้าง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523)

สำหรับกรณีที่พนักงานขับรถให้บุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นลูกจ้างของนายจ้างมาขับรถแทนตน ศาลฎีกามีได้วินิจฉัยว่าคนที่ทำหน้าที่แทนเป็นลูกจ้างเพราะความจริงผู้ขนส่งไม่ได้จ้างและคนที่ทำหน้าที่แทนไม่ได้รับสินจ้างจากผู้ขนส่ง แต่ศาลฎีกาวินิจฉัยไปในทางว่าลูกจ้างมีหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบในการที่คนแทนมาขับรถแทนตนเพราะเป็นงานที่ตนต้องทำเองจะมอบหมายให้คนอื่นทำหน้าที่แทนไม่ได้ ดังนั้น เมื่อตนไปมอบให้บุคคลอื่นมาขับรถแทนตนก็ต้องควบคุมใกล้ชิดไม่ให้มีเหตุเกิดขึ้น และเมื่อลูกจ้างไม่ควบคุมก็ถือว่าลูกจ้างประมาทเลินเล่อต่อการทำงานในหน้าที่ของตน เมื่อผลของการที่ลูกจ้างประมาททำให้เกิดความเสียหายขึ้นในขณะที่ปฏิบัติงานที่จ้าง ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างจึงต้อง

¹³⁹ ไพจิตร ปุณฺณพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, 2550 หน้า 68.

รับผิดชอบอีกทอดหนึ่งจะปฏิเสธความรับผิดชอบว่าคนขับไม่ใช่ของตนหรือไม่เป็นลูกจ้างของตนหาได้
ไม่ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1847/2506 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 147/2518¹⁴⁰)

นอกจากนี้ ศาลไทยยังได้ขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกไปให้ต้องรับผิดชอบเมื่อผู้ทำผิดอยู่ในความคุ้มครองของผู้ขนส่ง กล่าวคือ แม้รถคันเกิดเหตุจะไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ขนส่งและคนขับไม่ใช่ลูกจ้างของผู้ขนส่งก็ตาม แต่ถ้ารถคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลยและรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง เมื่อคนขับรถได้ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย จำเลยก็ต้องรับผิดชอบ

2) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของตัวแทน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทนของตนซึ่งได้กระทำไปภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน โดยเหตุที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนก็เนื่องจากกิจการที่ตัวแทนทำนั้นเป็นงานของตัวการ ดังนั้นสาระสำคัญของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้คือบุคคลใดที่เป็น “ตัวการ” หรือ “ตัวแทน” และกรณีใดที่เป็น “ขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน”

คำว่า “ตัวการ” หมายถึง บุคคลซึ่งมอบอำนาจหรือมอบหมายให้บุคคลอื่นกระทำการแทนตน ส่วน “ตัวแทน” หมายถึง บุคคลซึ่งมีอำนาจทำการแทนตัวการตามสัญญาหรือตามที่ยอมรับ

สำหรับคำว่า “ขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน” มีลักษณะอย่างเดียวกับทางการที่จ้าง คือเป็นกิจการที่ยอมรับให้ทำ แต่ต่างกันตรงที่ว่าขอบอำนาจมีวงจำกัดเท่าที่ยอมรับให้ทำ ถ้าทำเกินไปก็เป็นการทำนอกเหนือขอบอำนาจไม่ใช่ทำในฐานะตัวแทน ฉะนั้น ในเบื้องต้นจึงต้องทราบขอบเขตของการเป็นตัวแทนเสียก่อนว่ามีเพียงไร ถ้าตัวแทนได้รับมอบอำนาจแต่เฉพาะการยอมจะทำการแทนตัวการได้เพียงในสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้กิจการอันตัวการได้มอบหมายแก่ตัวนั้นสำเร็จลุล่วงไปดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 800 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถ้าเป็นตัวแทนได้รับมอบอำนาจทั่วไปจะทำการใดๆ ในทางจัดการแทนตัวการก็ย่อมทำได้ทุกอย่างนอกจากจะเข้าข้อยกเว้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 801 นอกจากนี้ ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตามที่ได้รับมอบอำนาจแต่เฉพาะการหรือตัวแทนได้รับมอบอำนาจทั่วไป ในเหตุฉุกเฉินเพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการเสียหายยอมสละอำนาจไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใดๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำก็ย่อมมีอำนาจจะ

¹⁴⁰ พจนี ปุษปาคม. ละเมิด: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530, หน้า 254.

ทำได้ทั้งสิ้น ซึ่งอำนาจกระทำการดังกล่าวเป็นสิ่งที่กำหนดขอบเขตอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนว่ามีเพียงไร

การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งอาจเกิดจากการตกลงกันเป็นตัวแทนโดยชัดแจ้ง ใดๆก็ดี ในบางกรณีแม้ไม่มีการตกลงตั้งตัวแทนโดยชัดแจ้งแต่เมื่อพิจารณาจากพฤติการณ์แล้ว ถือได้ว่าผู้ขนส่งและบุคคลดังกล่าวมีความสัมพันธ์กันอย่างตัวแทนดังที่ปรากฏในคำพิพากษา ศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2959/2529 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 1 เช่ารถทัวร์พร้อมคนขับมาวิ่งรับส่งคนโดยสารแทนรถทัวร์ของจำเลย 1 ซึ่งเสียอยู่ แม้อุบัติเหตุจะไม่ใช่รถของจำเลยที่ 1 และคนขับรถก็ไม่ได้เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ก็ตาม แต่การที่คนขับรถทัวร์ได้ขับรถทัวร์ในกิจการของจำเลยที่ 1 โดยจำเลยที่ 1 เป็นผู้กำหนดและใช้ให้คนขับกระทำตามนั้น คนขับรถทัวร์จึงเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4771/2533 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 1 เช่ารถของจำเลยที่ 2 เพื่อออกเดินรถรับจ้างโดยสารในนามของจำเลยที่ 2 ตามวัตถุประสงค์ที่จำเลยที่ 2 จดทะเบียนไว้ จำเลยที่ 1 จึงเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 377/2543 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 2 ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กฎกระทรวง เงื่อนไขคำสั่ง และระเบียบต่างๆ รวมทั้งที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลระบุไว้ และต้องเป็นการขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของจำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 2 ทราบดีว่าจำเลยที่ 1 ไม่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง ดังนั้น การที่จำเลยที่ 2 ยอมให้จำเลยที่ 1 ทำสัญญาเช่าขับรถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปประกอบการขนส่ง จึงเป็นการประกอบการขนส่งในนามของจำเลยที่ 2 อาจทำให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตเข้าใจว่าเป็นการดำเนินกิจการของจำเลยที่ 2 ถือว่าจำเลยที่ 2 เชิดจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตน

3) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้รับจ้างช่วง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งขาดความชำนาญในการให้บริการบางเส้นทาง จำนวนรถไม่เพียงพอต่อการให้บริการ หรือด้วยระยะทางที่ไกล ผู้ขนส่งอาจนำการที่รับจ้าง (การรับขน) ไปจ้างต่ออีกทอดหนึ่งซึ่งบุคคลที่รับจ้างต่อมานั้นเรียกว่า “ผู้รับจ้างช่วง” ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้รับจ้างช่วงซึ่งได้กระทำไปในกิจการที่รับจ้างช่วงด้วย

อย่างไรก็ตาม การที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องเป็นคนโดยสารเท่านั้น หากผู้ที่ได้รับความเสียหายมิใช่คนโดยสารแล้วผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบจากขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ในหมวดที่ 2 เรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้วแต่เป็นความรับผิดชอบต่อคนโดยสารเท่านั้น ดังนั้น หากผู้ที่ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลภายนอกมิใช่คนโดยสาร การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่างๆ คงต้องเรียกร้องกันตามความรับผิดในมูลละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ปัญหาต่อมาคือเมื่อผู้เสียหายฟ้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดแล้ว ผู้เสียหายจะฟ้องให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง รับผิดได้หรือไม่ สำหรับปัญหานี้จะเห็นวาระหว่างคนโดยสารกับลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ ต่อกันเนื่องจากสัญญาการรับขนเป็นการตกลงกันระหว่างคนโดยสารและผู้ขนส่งเมื่อคนโดยสารได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการรับขนจึงเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งผิดสัญญา คนโดยสารจึงมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิด อย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายก็สามารถฟ้องบุคคลดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน โดยจะฟ้องรวมกับผู้ขนส่ง หรือจะฟ้องแยกกับผู้ขนส่งก็ได้ แต่การฟ้องร้องลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดตามมูลละเมิด โดยลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ต่างก็มีสิทธิอ้างข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องต่อฝ่ายผู้ขนส่งและฝ่ายลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง มีข้อสังเกตว่าบุคคลทั้งสองจะต้องรับผิดเป็นจำนวนเท่าใด สำหรับประเด็นนี้แม้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มิได้กำหนดให้จำกัดความรับผิดของฝ่ายผู้ขนส่งและฝ่ายลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงจากการที่ผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งบุคคลทั้งสองไว้เท่ากับจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างชัดเจนดังเช่นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ¹⁴¹ ก็ตาม แต่เนื่องจากความรับผิดของบุคคลทั้งสองเป็นความรับผิดในมูลกรณีเดียวกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าเมื่อบุคคลเหล่านี้ถูกฟ้องร่วมกันก็ยังคงต้องรับผิดรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 นอกจากนี้ หากผู้เสียหายเลือกฟ้องผู้ขนส่ง และลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง เป็นอีกคดีแยกจากกัน ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงก็ยังมีสิทธิอ้างข้อจำกัดความ

¹⁴¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ภายใต้มาตรา 32 ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลดังกล่าว รวมกันไม่เกินจำนวนความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 28 มาตรา 30 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี”

รับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระฯ ขึ้นต่อผู้ได้ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24

3.2.5 เหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ รวมทั้งการที่สัมภาระของคนโดยสารสูญหายหรือเสียหาย หากเข้าเงื่อนไขที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบดังกล่าวไว้ในข้อ 3.2.3 ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในผลดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในบางพฤติการณ์ผู้ขนส่งก็ไม่ควรต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะคนโดยสารมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบไว้ในมาตรา 20 วรรคหนึ่ง¹⁴² กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั่นเอง ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง และสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) เหตุสุดวิสัย

เหตุสุดวิสัยเป็นหนึ่งในเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งมักใช้เพื่อกล่าวอ้างให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบและมีความใกล้เคียงกับการประมาทเลินเล่อซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด ดังนั้น การทำความเข้าใจถึงความหมายและขอบเขตของเหตุสุดวิสัยจึงเป็นเรื่องสำคัญเพราะส่งผลถึงการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล การพิจารณาว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นถือเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ ศาลก็จะนำความหมายตามมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการตัดสิน ซึ่งบทบัญญัติในมาตรา 8 ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าเป็น “เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกัน

¹⁴² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 20 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั่นเอง
- (3) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง
- (4) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง”

ได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” ซึ่งกรณีใดเข้าเหตุสุดวิสัยทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไปจึงต้องศึกษาโดยอาศัยข้อเท็จจริงตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ผู้เขียนจึงขอแนะนำแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้ตัดสินเกี่ยวกับเหตุสุดวิสัยในเรื่องการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 มาแสดงเพื่อให้เห็นแนวทางในการวินิจฉัยของศาล ดังนี้

กรณีที่ศาลฎีกาถือว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1636/2506 วินิจฉัยว่า จำเลยขับรถบรรทุกน้ำมันซึ่งมีผู้เสียหายขออาศัยโดยสารมาด้วย ระหว่างทางรถตกหลุมแฉกไปคว่ำคันส่งทำให้รถเฉไปชนหลักกิโลเมตรข้างทางและตะแคงลงทำให้ผู้เสียหายถึงแก่กรรมอันเป็นเหตุสุดวิสัย ดังนั้น แม้รถจำเลยจะบรรทุกน้ำมันเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดก็ตามแต่เมื่อเหตุที่เกิดขึ้นมิได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยแล้ว จำเลยก็หาต้องรับผิดชอบไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 619/2510 วินิจฉัยว่า รถบรรทุกข้ามถนนผ่านหน้ารถจำเลยในระยะใกล้เป็นเหตุบังเอิญ มีโอกาสคาดหมายได้ และเกิดขึ้นโดยฉับพลันเป็นเหตุที่ไม่มีใครป้องกันได้เมื่อจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะที่ประสบเหตุเช่นนั้นแล้วเหตุที่เกิดขึ้นจึงเป็นเหตุสุดวิสัย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 326/2522 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยขับรถหลบรถยนต์ของผ. ที่แล่นสวนทางล้ำเส้นเข้ามาในระยะกระชั้นชิด จำเลยจึงบังคับรถไม่ได้จึงไปชนรถยนต์ของโจทก์ ดังนี้ มิใช่จำเลยประมาท แต่เกิดจากเหตุสุดวิสัย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523 วินิจฉัยว่า การที่คนร้ายใช้อาวุธปืนชิงสินค้าไปถือเป็นเหตุสุดวิสัยเพราะเป็นเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7143/2544 วินิจฉัยว่า ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์แข่งรถโดยสารประจำทางที่จำเลยขับห่าง 1 เมตรเศษ แล้วรถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับได้เสียหลักล้มลงรถยนต์โดยสารประจำทางที่จำเลยขับจึงได้แล่นทับผู้ตายถึงแก่ความตาย ดังนี้ การที่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับแข่งแล้วเสียหลักล้มลงอย่างกะทันหันหน้ารถยนต์โดยสารประจำทางที่จำเลยขับห่าง 1 เมตรเศษ เป็นระยะกระชั้นชิดจนเหลือวิสัยที่จำเลยจะหยุดรถได้ทัน กรณีเป็นเหตุสุดวิสัยที่บุคคลในภาวะเช่นจำเลยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ จึงมิใช่เกิดจากความประมาทของจำเลย

สำหรับกรณีนี้ถือว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 634/2501 วินิจฉัยว่า ข้ออ้างที่ว่ารถคว่ำเพราะน็อตคันส่งพวงมาลัยหลุดนั้น แม้จะจริงก็เป็นเรื่องเกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งจะต้องตรวจตราดูแลจะฟังว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้เพราะไม่ใช่เกิดจากภัยนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1250/2517 วินิจฉัยว่า การที่รถพลิกคว่ำเพราะลูกหมากคันส่งหลุดไม่ใช่เหตุสุดวิสัยเพราะยังอยู่ในวิสัยที่ผู้ขับจะสามารถป้องกันได้ หากใช้ความระมัดระวังตามสมควรตรวจดูสภาพรถให้เรียบร้อยดีก่อนนำออกขับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2331/2520 วินิจฉัยว่า การที่ห้ามล้อแตกจะอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตรวจดูแลรักษารถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ แต่กลับไม่ได้ระมัดระวังในการตรวจตราตามที่คาดหมายได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2331/2520 วินิจฉัยว่า ที่เกิดเหตุเป็นถนนเปียกและลื่น จำเลยขับรถยนต์ซึ่งมีสภาพเก่าบรรทุกสัมภาระและคนมาเต็มคันรถยนต์ ควรจะขับรถให้ช้าไม่ควรขับด้วยความเร็ว เพราะหากขับรถด้วยความเร็วในสภาพของรถยนต์และถนนดังกล่าว รถยนต์อาจเสียหลักและพลิกคว่ำได้โดยง่าย แต่เมื่อถึงที่เกิดเหตุจำเลยกลับขับรถด้วยความเร็วจึงเป็นความประมาทในเบื้องต้นของจำเลยแล้ว เมื่อจำเลยเห็นรถยนต์อยู่ข้างหน้าซึ่งจำเลยจะต้องแซงรถจักรยานยนต์นั้น จำเลยจะต้องให้สัญญาณเสียงเพื่อให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์รู้ตัวหรือมิฉะนั้นก็ควรจะชะลอความเร็วรถยนต์ลงเพื่อให้ห่างจากรถจักรยานยนต์ในระยะที่ปลอดภัย แต่จำเลยก็หาได้กระทำดังกล่าวไม่ทั้งที่อยู่ในวิสัยที่ทำได้ เมื่อรถจักรยานยนต์เลี้ยวไปทางขวาโดยกะทันหัน จำเลยจึงไม่อาจห้ามล้อเพื่อชะลอความเร็วของรถยนต์ได้ทัน และจำต้องบังคับรถยนต์หลบไปทางขวาแล้วหลบกลับมาทางซ้ายอีก จนเป็นเหตุให้รถยนต์เสียหลักพลิกคว่ำ อุบัติเหตุดังกล่าวจึงเกิดจากการกระทำโดยประมาทของจำเลย ไม่เป็นเหตุสุดวิสัย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1371/2527 วินิจฉัยว่า พนักงานขับรถของจำเลยได้ขับรถออกนอกผิวจราจรโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรประกอบกับรถยนต์ของจำเลยบรรทุกของหนักเป็นเหตุให้ดินที่ขอบไหล่ถนนทางด้านซ้ายทรุดหรือยุบทำให้รถยนต์ของจำเลยเสียหลักแล่นตะแคงพลิกคว่ำตกลงไปข้างถนนซึ่งพนักงานของจำเลยมีทางที่จะป้องกันมิให้เหตุนั้นเกิดขึ้นได้หากใช้ความระมัดระวังขับรถบนผิวจราจรของถนนในช่องทางเดินรถของตนตามปกติ เมื่อมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเหตุที่เกิดขึ้นจึงเป็นความประมาทเลินเล่อมิใช่เหตุสุดวิสัย

อย่างไรก็ดี ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ข้อ 1 (ง)¹⁴³ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้โดยเฉพาะว่าหมายถึง “กรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าเกิดจากสถานการณ์ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยงได้ และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้” จะเห็นได้ว่าแม้ความหมายของเหตุสุดวิสัยตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จะเป็นการกำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับการรับขน แต่เมื่อพิจารณาในเนื้อหาแล้ว ความหมายของเหตุสุดวิสัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ก็เป็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ พิจารณาที่ตัวผู้ขนส่งว่าสามารถใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุได้หรือไม่ หรือเหตุความเสียหายดังกล่าวสามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยงได้หรือไม่ หากไม่ได้ก็ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำบทนิยามศัพท์คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร และการนำบทนิยามศัพท์คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ก็ไม่เป็นการขัดหรือแย้งกับภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS แต่อย่างใด

2) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเอง

เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีนี้ใช้กับทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัวสำหรับสัมภาระลงทะเบียนนั้นโดยปกติแล้วเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระนั้น และหากพบความผิดปกติผู้ขนส่งก็ต้องแสดงข้อสงวนไว้เป็นหนังสือ หากไม่มีการแสดงข้อสงวนไว้หรือไม่ได้แสดงข้อสงวนเป็นหนังสือก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขนส่งจะตรวจไม่พบความผิดปกติของสัมภาระในขณะที่รับมอบหรือไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้ ผู้ขนส่งก็สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระเกิดจากความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเองเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิด ซึ่งความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระหมายถึงการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากสภาพหรือธรรมชาติแห่งสัมภาระนั่นเองโดยที่ไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก เช่น การที่สัมภาระเกิดการระเบิด การระเหย การเน่าเปื่อย การบวมเสีย หรือไม่สมเหมือนตอนที่ส่งมอบให้แก่

¹⁴³ Annex 5. Article 1 “(d) Force Majeure: circumstances resulting in injury, loss, damage, or delay that the carrier could not foresee and avoid, and the consequences of which the carrier was unable to prevent or control.”

ผู้ขนส่ง¹⁴⁴ ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัวนั้น เกิดจากความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาะนั้นเองผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

3) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง

หากความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเอง ผู้ขนส่งย่อมไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ต่อคนโดยสาร เช่น รถที่ใช้เป็นยานพาหนะยังไม่ทันหยุดแต่คนโดยสารกระโดดลงจากรถด้วยความเสี่ยงของตนเองหรือด้วยความคึกคะนองทำให้ได้รับบาดเจ็บ หรือการที่คนโดยสารเกิดเจ็บป่วยอย่างหนักโดยกะทันหัน จำเลยต้องส่งตัวไปรักษาที่โรงพยาบาลเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าในการรับขน แต่หากความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของทั้งคนโดยสารและผู้ขนส่งย่อมไม่ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดเนื่องจากผู้ขนส่งเองก็มีส่วนผิด ในขณะเดียวกัน คนโดยสารก็ไม่ควรที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดตามที่ตนได้รับความเสียหายเนื่องจากตนก็มีส่วนผิดอยู่ด้วย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าในกรณีที่คนโดยสารมีส่วนผิดแม้จะไม่กระทบต่อหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ก็อาจมีผลกระทบต่อจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบได้

การพิจารณาว่าผู้เสียหายมีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่ออยู่ด้วยหรือไม่นั้น ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษถือว่าการที่โจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายมีส่วนผิด เช่น มีส่วนประมาทอยู่ด้วย (contributory negligence) ย่อมเป็นข้อต่อสู้คดีของจำเลย ซึ่งแต่เดิมถือหลักเกณฑ์แห่งโอกาสสุดท้าย (rule of last opportunity) กล่าวคือ ฝ่ายใดที่มีโอกาสสุดท้ายหรือควรจะมีโอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงป้องกันมิให้ความเสียหายเกิดขึ้นได้แต่ไม่หลีกเลี่ยง ฝ่ายนั้นก็ต้องรับผิดชอบหรือความเสียหายตกเป็นพับแก่ตน ดังนั้น ถ้าจำเลยเป็นฝ่ายที่มีโอกาสที่จะหลีกเลี่ยงได้แล้วแต่ไม่หลีกเลี่ยง โจทก์ก็มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม ต่อมามีแนวความคิดว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ชอบด้วยเหตุผลจึงได้มี The Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945 ซึ่งปัจจุบันถือว่าศาลอาจกำหนดค่าเสียหายได้ตามส่วน ในกรณีที่คู่กรณีมีความประมาทเลินเล่อและได้มีส่วนก่อความเสียหายอยู่ด้วยโดยลดจำนวนค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องกันได้นั้นตามที่ศาลเห็นว่าเป็นธรรม¹⁴⁵

¹⁴⁴ ไพจิตร เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 198.

¹⁴⁵ ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติมพิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2550 หน้า 187.

ในกรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายมีส่วนผิดหรือประมาทอยู่ด้วย ศาลไทยเคยวินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1215/2482 โดยใช้หลักเกณฑ์แห่งโอกาสสุดท้าย (rule of last opportunity) อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาศาลฎีกานี้ก็ไม่ได้รับการยอมรับเท่าใดนักโดยศาลฎีกาไม่ได้ยึดถือเอาหลักนี้มาใช้อีกเป็นเวลากว่า 40 ปี ต่อมาจึงมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1083/2523 ที่นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้ ซึ่งก่อให้เกิดการวิพากษ์วิจารณ์ว่าศาลไทยหันกลับไปใช้หลักกฎหมายที่ต่างประเทศยกเลิกไปแล้ว อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และไม่ว่าผู้เสียหายจะได้รับความเสียหายฝ่ายเดียวหรือได้รับความเสียหายทั้งสองฝ่าย การแบ่งส่วนความรับผิดชอบนั้นศาลไทยไม่ได้พิจารณาว่าฝ่ายไหนได้รับความเสียหายมากน้อยกว่ากันอย่างไร แต่พิจารณาว่าใครมีส่วนผิดมากน้อยกว่ากัน ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 กรณี คือ ทั้งสองฝ่ายมีส่วนทำความผิดเท่ากัน จำเลยมีส่วนทำความผิดมากกว่าผู้เสียหาย และผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดมากกว่าจำเลย

ดังนั้น หากผู้ขนส่งและคนโดยสารต่างฝ่ายก็มีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อเท่ากัน ค่าเสียหายย่อมเป็นพัวพันไปเพราะความเสียหายเกิดขึ้นจากการทำความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนเองต่างฝ่ายต่างไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อกัน แต่หากผู้ขนส่งมีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อมากกว่าคนโดยสาร ศาลจะแบ่งส่วนความรับผิดชอบโดยให้ผู้ขนส่งใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่คนโดยสารเพียงบางส่วน และหากคนโดยสารมีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อมากกว่าจำเลย ค่าเสียหายย่อมเป็นพัวพัน คนโดยสารไม่มีสิทธิฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบ¹⁴⁶ เพราะฉะนั้น ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารที่จะเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา ๓๓๓ ต้องปรากฏว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ นั้น เกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของทั้งคนโดยสารทั้งหมด หากผู้ขนส่งมีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่ออยู่ด้วย ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบแต่ศาลจะกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนสูงต่ำตามส่วนแห่งความยิ่งหย่อนของผู้มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น

4) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

ในกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือมีอาการเจ็บป่วยในระหว่างการเดินทางอันเนื่องมาจากโรคประจำตัวหรือปัญหาสุขภาพของคนโดยสารเอง เช่น คนโดยสารเป็นโรคหัวใจและมีอาการของโรคหัวใจกำเริบขึ้นเองโดยปราศจากเหตุใดๆ จากการรับขนและเสียชีวิตในขณะที่นั่ง

¹⁴⁶ ศักดิ์ สนองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2551. หน้า 214-216.

อยู่บนรถหากจะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความตายของคนโดยสารย่อมไม่เป็นธรรมสำหรับผู้ขนส่ง ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงกำหนดให้ความเสียหายที่เป็นผลมาจากสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทางเป็นเหตุการณที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่าแม้คนโดยสารจะมีอาการเจ็บป่วยอยู่ก่อนการเดินทางก็ตามแต่หากคนโดยสารมีอาการหนักขึ้นอันเนื่องมาจากการรับขนผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร

บทบัญญัติตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสาร (การตาย บาดเจ็บ หรือล่าช้า) ไว้ 3 กรณี คือ กรณีที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง และสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 ได้กำหนดเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารไว้เพียง 2 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย และความผิดของคนโดยสารเองซึ่งหมายความรวมถึงความประมาทเลินเล่อด้วย ดังนั้น สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทางจึงเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดที่เพิ่มขึ้นจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพื่อแก้ปัญหาจากการตีความว่าการที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทางจะถือเป็นความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่ดังเช่นในคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่คนโดยสารมักฟ้องร้องสายการบินให้รับผิดชอบสำหรับอาการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นอันนำมาสู่การตีความในคดีต่างๆ ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นถือว่าเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่

สำหรับความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระของคนโดยสาร ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบไว้ 3 ประการ คือ เหตุสุดวิสัย ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั่นเอง และความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 616

3.2.6 การจำกัดความรับผิด

หากเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่คนโดยสารครบหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบดังกล่าวไว้ในข้อ 3.2.3 ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงหากจำนวนความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดไว้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสาร กำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งถือเป็นเรื่องใหม่สำหรับการรับชดเชยทางถนนที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งอย่างมาก เนื่องจากทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับภาระหนักเกินไปในการชดเชยค่าเสียหายและสามารถคำนวณต้นทุนการให้บริการและเป็นประโยชน์ในการเลือกกรมธรรม์ประกันภัยที่เหมาะสม แต่สำหรับคนโดยสารแล้วการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสาร จำกัดจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไว้ทำให้คนโดยสารที่ได้รับความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวเสียประโยชน์จากค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นการชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทนแก่คนโดยสารตามสมควรและเหมาะสมแก่พฤติการณ์ อย่างไรก็ตาม แม้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเป็นเรื่องใหม่สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนตามกฎหมายไทย แต่ในกรณีของการขนส่งระหว่างประเทศการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่ใช่เรื่องใหม่แต่อย่างใด เช่น ในพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบ นอกจากนี้ในกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับชดเชยหรือกฎหมายขนส่งของประเทศต่างๆ ก็ยอมให้มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้ด้วยเหตุผลต่างๆ เช่น ในการเดินทางนั้นเป็นการร่วมผลบุญแก่แต่ละคนจึงผูกพันต่อทรัพย์สินของตนเองเพียงบางส่วนที่นำมาร่วมผลบุญ นโยบายของรัฐในการสนับสนุนธุรกิจขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนในการขนส่งเพราะหากให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนอาจทำให้ผู้ขนส่งได้รับความเสียหายจนถึงขั้นต้องเลิกกิจการไปในที่สุด และเหตุผลในเรื่องการประกันภัยเนื่องจากการจำกัดความรับผิดชอบทำให้ผู้รับประกันภัยรู้ถึงจำนวนเงินขั้นสูงสุดที่ตนต้องเสี่ยงภัยรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีผลต่อเบี้ยประกันภัยอันเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนประกอบการที่จะนำไปรวมในค่าบริการ¹⁴⁷

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสาร ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบด้วยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน¹⁴⁸ ซึ่งเป็นหน่วยเงินตราประเภทหนึ่งที่ใช้ในการจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่ง

¹⁴⁷ อภาพพร อมราสิงค์. ปัญหาการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) มาใช้แก่การจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายขนส่งของไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547, หน้า 63-65.

¹⁴⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า "หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ"

ระหว่างประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศต่างก็ผลิตเงินตรามาใช้โดยมีระบบเงินตราต่างกันและใช้เงินตราต่างสกุลกัน ทำให้ต้องมีการตกลงในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเพื่อเป็นตัวกลางในการเทียบราคาสินค้าและบริการ อย่างไรก็ตาม เมื่อการขนส่งระหว่างประเทศเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศจึงไม่เหมาะสมที่จะนำสกุลเงินท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยเงินตราที่ใช้ภายในประเทศมาบังคับใช้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) จึงสร้างหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินขึ้นในปี 1969 ตามข้อตกลง Stockholm เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินระหว่างประเทศและอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศ โดย IMF ได้กำหนดมูลค่าของสิทธิพิเศษถอนเงินไว้กับตะกร้าเงินสกุลหลักโดยคำนวณจากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักความสำคัญของเงินสกุลต่างๆ ซึ่งเป็นสกุลเงินของประเทศที่มีการส่งออกในสัดส่วนการค้าสูงที่สุด ซึ่งปัจจุบันคือ เงินยูโร เยน ญี่ปุ่น ปอนด์สเตอร์ลิง และดอลลาร์สหรัฐ การนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินมาใช้ในการคำนวณเป็นสกุลเงินบาทจะทำให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้เงินในจำนวนที่สูงกว่าและมีมูลค่ามากกว่าหากพิจารณาถึงมูลค่าเงินที่แท้จริง เพราะหากกำหนดเป็นจำนวนเงินบาทไว้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น (ซึ่งอาจหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้คนโดยสารฯ มีผลบังคับใช้หลายปี) ผู้เสียหายก็ย่อมได้รับการชดใช้เพียงเท่าที่ไม่เกินจำนวนที่จำกัดไว้ โดยไม่คำนึงว่าค่าเงินบาทจะลดลงเล็กน้อยเพียงใด ในขณะที่จำนวนจำกัดความรับผิดที่เป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินจะมีค่าผันแปรน้อยกว่าเงินบาทอย่างมาก ดังนั้น การนำหน่วยสิทธิพิเศษมาใช้ในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดจึงเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่าการกำหนดเป็นสกุลเงินบาท

อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้คนโดยสารฯ ยังได้เปิดโอกาสให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดได้ แต่ต้องเป็นการกำหนดให้มีจำนวนสูงกว่าที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้คนโดยสารฯ เท่านั้น ดังนั้น การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจึงแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย และการจำกัดความรับผิดโดยความตกลง

3.2.6.1 การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายเป็นกรณีที่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดภายใต้เงื่อนไขและจำนวนขั้นสูงหรือเพดานขั้นสูงที่กำหนดไว้โดยผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมีข้อตกลงจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาอีก ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนตามความเสียหายหากจำนวนความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้คนโดยสารฯ กำหนดไว้ แต่หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนน้อยกว่าที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

เท่านั้น ทั้งนี้ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยผลของกฎหมายตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แบ่งได้ 3 กรณี คือ 1) กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร 2) กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดแก่สัมภาระ และ 3) กรณีความเสียหายเกิดจากการล่าช้า

1) กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ มาตรา 22¹⁴⁹ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ และในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตายหรือได้รับความเสียหายทางร่างกายหรือจิตใจ แล้วเป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคนโดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องรวมกันเกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ อย่างไรก็ตาม หากคนโดยสารหรือทายาทของคนโดยสาร (กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย) มีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.1.3 ก็ต้องนำจำนวนเงินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ได้รับมารวมเป็นจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

2) กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

การจำกัดความรับผิดในการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระนั้นมาตรา 23¹⁵⁰ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้แยกจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ตามประเภทของสัมภาระ โดยแบ่งเป็นสัมภาระลงทะเลเบียนและสัมภาระติดตัว

¹⁴⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 22 บัญญัติว่า “ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเท่าที่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

ในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตาย บาดเจ็บ หรือได้รับความสูญเสียดังกล่าว เป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคน โดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องรวมกันเกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ”

¹⁵⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 23 บัญญัติว่า “ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้

(1) หากสัมภาระที่สูญหายหรือเสียหายคือสัมภาระลงทะเบียน ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดของสัมภาระนั้น หรือ 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้นแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง

(2) หากสัมภาระที่สูญหายหรือเสียหายคือสัมภาระติดตัว มาตรา 23 วรรคสอง จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นจำนวนคนละ 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

หากสัมภาระของคนโดยสารที่สูญหายหรือเสียหายนั้นมีทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัว มาตรา 23 วรรคทำจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่คนละ 333.34 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

3) กรณีความเสียหายเกิดจากการล่าช้า

มาตรา 24¹⁵¹ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารหรือสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า ไว้ที่จำนวนไม่เกินราคาค่าโดยสาร โดยจำนวนเงินนี้ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระของคนโดยสารหรือการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจด้วย ดังนั้น เพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายมีความสมบูรณ์และสอดคล้องกันจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 24 ให้จำนวนเงินที่จำกัดนี้ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจด้วย

จากการที่มาตรา 24 ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ “ราคาค่าโดยสาร” จึงมีปัญหว่าหากการรับขนนั้นเป็นการรับขนที่ไม่มีน้ำหนักหรือค่าตอบแทน คนโดยสารจะยังคงได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากการล่าช้าหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด

เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน”

¹⁵¹ ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 24 บัญญัติว่า “ในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มีใช้ความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร”

สำหรับปัญหาข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ได้นำราคาค่าโดยสารมาใช้เพียงเพื่อเป็นเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการล่าช้าเท่านั้น การชำระค่าโดยสารหรือไม่หาได้มีผลอย่างหนึ่งอย่างใดต่อความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้น แม้คนโดยสารจะไม่ได้เสียค่าโดยสารแต่ถ้าได้รับความเสียหายจากการล่าช้าผู้ขนส่งต้องรับผิดในจำนวนเงินไม่เกินราคาค่าโดยสาร ทั้งนี้ การคำนวณราคาค่าโดยสารนั้นอาจทำได้โดยนำราคาค่าโดยสารที่เคยเรียกเก็บสำหรับการเดินทางในเส้นทางเดียวกันหรือราคาค่าโดยสารในเส้นทางเดียวกันของผู้ขนส่งรายอื่นเพื่อประกอบการพิจารณา

3.2.6.2. การจำกัดความรับผิดโดยความตกลง

การจำกัดความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ใช่ข้อกำหนดเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี ดังนั้นคู่สัญญาจึงสามารถตกลงกันเป็นอื่นได้ แต่การที่คู่สัญญาจะตกลงกันเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้แตกต่างไปจากที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร กำหนดนั้น มาตรา 25 วรรคแรก¹⁵² กำหนดให้ทำตกลงกันได้เฉพาะเมื่อเป็นการเพิ่มจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดเท่านั้น ดังนั้น หากตกลงกันให้ผู้ขนส่งรับผิดน้อยกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระฯ กำหนดไว้ ข้อตกลงดังกล่าวตกเป็นโมฆะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21¹⁵³

3.2.7 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดจำนวนชั้นสูงหรือเพดานชั้นสูงของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้ดังที่กล่าวในข้อ 3.2.6 อย่างไรก็ตาม มาตรา 25 วรรค

¹⁵² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 25 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “คู่สัญญารับขนอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้”

¹⁵³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 21 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น”

สอง¹⁵⁴ ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภารฯ ได้กำหนดค่าใช้จ่ายและจำนวนเงินที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 22 ถึงมาตรา 24 ไว้สองประการ คือ ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และดอกเบี้ย ดังนั้น แม้จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด จะเท่ากับจำนวนเงินมากที่สุดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภารฯ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายแบ่งได้เป็นสองกรณี คือ ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างแคบและค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างกว้าง ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างแคบหมายถึงความถึงค่าใช้จ่าที่ที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียมอันได้แก่ ค่าธรรมเนียมศาล ค่าสืบพยานหลักฐานนอกศาลค่าป่วยการ ค่าพาหนะเดินทาง และค่าเช่าที่พักของพยาน ผู้เชี่ยวชาญ ล่ามและเจ้าพนักงานศาล ค่าทนายความ ค่าใช้จ่าในการดำเนินคดี ตลอดจนค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่าอื่น ๆ บรรดาที่กฎหมายบังคับให้ชำระเท่านั้นซึ่งค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายกรณีนี้ในเวลาศาลทำคำพิพากษาหรือคำสั่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 141 (5) กำหนดให้ศาลต้องกล่าวถึงเรื่องค่าฤชาธรรมเนียมเหล่านี้ไว้ด้วย โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 161 บัญญัติให้ความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมตกอยู่แก่ฝ่ายที่แพ้คดี อย่างไรก็ตาม ศาลอาจใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงเหตุสมควรและความสุจริตในการดำเนินคดีที่จะพิพากษาให้คู่ความฝ่ายที่ชนะคดีนั้นรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง หรือให้คู่ความแต่ละฝ่ายรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมส่วนของตนหรือตามส่วนแห่งค่าฤชาธรรมเนียมซึ่งคู่ความทุกฝ่ายได้เสียไปก่อนได้ ดังนั้น หากศาลพิพากษาให้ผู้ขนส่งเป็นฝ่ายแพ้คดีและให้ผู้ขนส่งรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมที่ผู้เสียหายได้จ่ายไป เช่น ค่าขึ้นศาล หรือค่าทนายความ จำนวนเงินดังกล่าวนี้จะไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง แต่หากศาลพิพากษาให้ผู้เสียหายเป็นฝ่ายชนะคดีแต่ค่าฤชาธรรมเนียมเป็นพับ ผู้เสียหายก็ไม่สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดในส่วนนี้ได้ สำหรับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างกว้าง นอกจากจะหมายความถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายที่ศาลต้องสั่งไว้ในเวลาทำคำพิพากษาหรือคำสั่งแล้วยังหมายความรวมถึงค่าใช้จ่าอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย เช่น ค่าใช้จ่าในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถาม ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวถือเป็นประเด็นข้อพิพาทในคดีดังนั้นฝ่ายที่เรียกร้องจึงมี

¹⁵⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 25 บรรณสองบัญญัติว่า “จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย”

ภาระการพิสูจน์ต่อศาลว่าตนได้รับความเสียหายจากการที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถามนั้นศาลฎีกาไทยมีแนวบรรทัดฐานว่าไม่ถือเป็นค่าเสียหายที่อาจเรียกได้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 280/2490 วินิจฉัยว่า การเช่าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือ ผู้ให้เช่าจะฟ้องเรียกค่าเช่าไม่ได้ ค่าเสียหายในการฟ้องความนั้น ไม่ใช่เป็นผลเกิดจากการกระทำของจำเลยโดยตรง จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1346/2517 วินิจฉัยว่า เงินค่าใช้จ่ายในการทวงถามของทนายความซึ่งโจทก์ได้จ่ายไปเพื่อให้จำเลยซึ่งเป็นผู้ให้เช่าคืนค่าเช่าบางส่วนตามส่วนตัวของระยะเวลาที่โจทก์ไม่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เช่าเนื่องจากทรัพย์สินที่ให้เช่าถูกไฟไหม้หมดสิ้น ค่าใช้จ่ายในการทวงถามของทนายความดังกล่าวถือไม่ได้ว่าเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากการกระทำของจำเลย จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้เงินจำนวนนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2147/2551 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพื่อความเสียหาย เช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นจากการไม่ชำระหนี้ซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบนั้นเป็นค่าเสียหายซึ่งเป็นผลธรรมดาหรือผลโดยตรงจากการไม่ชำระหนี้ แต่ค่าใช้จ่ายในการทวงถามหนี้และฟ้องคดี รวมถึงค่าใช้จ่ายในการฟ้องอุทธรณ์ฎีกาและบังคับคดีมิใช่ผลเกิดขึ้นโดยตรงจากการผิดสัญญาไม่ชำระหนี้ และไม่ใช้ความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็น ทั้งไม่มีกฎหมายบังคับให้ฝ่ายผิดนัดผิดสัญญาต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วยโจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายดังกล่าวได้

จากคำพิพากษาข้างต้นจะเห็นได้ว่าศาลฎีกาได้วางแนวบรรทัดฐานมาตลอดว่า ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถาม ไม่ใช่ค่าเสียหายตามธรรมดาหรือผลโดยตรงจากการที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ ทั้งยังไม่ถือว่าเป็นค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็น ลูกหนี้จึงไม่ต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่อาจก่อให้เกิดความสงสัยได้ว่าขัดกับแนวบรรทัดฐานที่ศาลฎีกาวินิจฉัยไว้ข้างต้นหรือไม่ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3251/2534 ซึ่งศาลฎีกาพิพากษาว่าการที่โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความไปในการต่อสู้คดีกับจำเลยเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา แต่เมื่อวิเคราะห์จากคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับเต็มแล้วจะพบว่าคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ไม่ได้ขัดกับแนวบรรทัดฐานที่กล่าวข้างต้นแต่อย่างใด เนื่องจากมีข้อเท็จจริงที่แตกต่างออกไป กล่าวคือ ในคดีนี้โจทก์และจำเลยตกลงในคดีอาญาที่

โจทก์ฟ้องจำเลยและศาลจัดไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณาว่าโจทก์ยอมรับว่าจำเลยเป็นจำหนี้ยี่ จ. จำนวน 100,000 บาท และโจทก์ยอมถอนฟ้องคดีอาญาดังกล่าวแลกกับการที่จำเลยงดเว้นใช้สิทธิอุทธรณ์ในคดีแพ่งที่โจทก์ฟ้องจำเลยกับพวกเรื่องเพิกถอนการขอลด จำเลยตกลงโดยทนายโจทก์และจำเลยลงชื่อไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณาถือว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นสัญญาประนีประนอมยอมความและมีผลผูกพันกัน แต่เมื่อโจทก์ถอนฟ้องคดีอาญาแล้ว จำเลยกลับยื่นอุทธรณ์ในคดีแพ่งดังกล่าว จำเลยจึงเป็นฝ่ายผิดสัญญาทำให้โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ ค่าเสียหายดังกล่าวจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา จำเลยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวต่อโจทก์ ส่วนค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นฎีกา แม้ขณะโจทก์ยื่นฟ้องจำเลยจะยังไม่ได้ยื่นฎีกาในคดีแพ่งดังกล่าว แต่ระหว่างพิจารณาของศาลฎีกาปรากฏว่าจำเลยได้ยื่นฎีกาและโจทก์ได้แก้ฎีกาในคดีแพ่งดังกล่าวแล้ว ศาลฎีกาก็พิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของโจทก์ในชั้นฎีกาได้ กล่าวโดยสรุป การที่จำเลยผิดสัญญาที่ตกลงกับโจทก์ว่าจะไม่ยื่นอุทธรณ์ในคดีแพ่งซึ่งเป็นความตกลงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยจึงมีผลบังคับกันได้ และจากการผิดสัญญานั้นทำให้โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ ค่าเสียหายดังกล่าวจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา จำเลยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวต่อโจทก์

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในปัจจุบัน สรุปได้ว่า ผู้เสียหายที่ฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่อาจเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถามได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวไม่มีผลเกิดขึ้นโดยตรงจากการผิดสัญญา รับขนของผู้ขนส่งและไม่ใช่ความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็นได้ ดังนั้น เมื่อไม่มีกฎหมายบังคับให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าว โจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายดังกล่าวได้

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีเจตนารมณ์ที่จะให้คำว่าค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายมีความหมายอย่างกว้างคือหมายรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายอื่นๆ ด้วย โดยเห็นได้จากการที่ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ใช้คำว่า “legal expenses” ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายอย่างกว้าง จึงจำเป็นต้องบัญญัติไว้โดยชัดเจนดังเช่นที่ปรากฏในอนุสัญญา CVR มาตรา 13 วรรคสอง และมาตรา 16 วรรคสองที่บัญญัติให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายให้หมายรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ การเรียกให้ชำระหรือชดใช้ค่าเสียหายด้วยเพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายหมายรวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายอื่นนอกจากค่าใช้จ่ายด้านกฎหมายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียมศาลด้วยแล้วหากคดีขึ้นสู่ศาลไทยมีความเป็นไปได้ที่ศาลจะวินิจฉัยตาม

แนวบรรทัดฐานที่มีมาว่าค่าใช้จ่ายส่วนนี้ไม่อาจเรียกได้เพราะไม่ถือเป็นค่าเสียหายโดยตรง หรือค่าเสียหายอันเกิดจากพฤติการณ์พิเศษ ผู้เสียหายจึงไม่อาจเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ อันเป็นการขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ดอกเบียก็เป็นจำนวนเงินที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เช่นเดียวกับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย โดยที่ดอกเบียถือเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งที่กฎหมายกำหนดให้เรียกกันได้และเป็นหนี้คนละมูลหนี้กับความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดจากสัญญารับขน โดยเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่ง (ลูกหนี้) ไม่ชำระหนี้ให้แก่ผู้เสียหาย (เจ้าหนี้) เช่น ดอกเบียในค่าสินไหมทดแทน ดอกเบียในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และอื่นๆ ดอกเบียจึงเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่หนี้หลักถึงกำหนดแล้วร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ดอกเบียไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยในมาตรา 25 วรรคท้ายของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดอัตราดอกเบียและวันเริ่มคำนวณดอกเบียสำหรับดอกเบียในค่าสินไหมทดแทนไว้โดยเฉพาะ กล่าวคือ ให้เรียกดอกเบียในค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง แต่หากไม่มีการส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือกำหนดเวลาเริ่มต้นคิดดอกเบียให้เริ่มนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบียร้อยละห้าต่อปีตามมาตรา 25 วรรคท้าย ใช้กับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารเท่านั้นไม่นำไปใช้กับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและราคาค่าโดยสารที่ผู้ขนส่งอาจต้องคืนให้แก่คนโดยสาร ดังนั้น หากเป็นดอกเบียในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและราคาค่าโดยสารจึงต้องใช้อัตราดอกเบียผิคนัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 คือ อัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี แตกต่างกับการเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งไม่ได้กำหนดอัตราดอกเบียสำหรับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะจึงต้องนำอัตราดอกเบียผิคนัดตามมาตรา 224 วรรคหนึ่ง¹⁵⁵ มาใช้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดอัตราดอกเบียสำหรับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะที่อัตราร้อยละห้าต่อปีมีที่มาจากกรณวิติการบทบัญญัติในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่ประเทศภาคีได้ตกลงร่วมกันไว้เพราะไม่ต้องการให้เกิดการ

¹⁵⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 224 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบียระหว่างเวลาผิคนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกเอาดอกเบียได้สูงกว่านั้นโดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบียต่อไปตามนั้น”

แตกต่างกันตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ แม้การอนุวัติการบทบัญญัติดังกล่าวทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนกับดอกเบี้ยในค่าเสียหายอื่นๆ และค่าสินไหมทดแทนกรณีขนส่งทางถนนภายในประเทศ แต่นับได้ว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศและยังเป็นประโยชน์แก่คนโดยสาร เพราะเป็นการลดต้นทุนการให้บริการอันส่งผลให้ราคาค่าโดยสารลดลง

นอกจากการกำหนดให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ยไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องคืนราคาค่าโดยสารให้แก่คนโดยสารด้วย โดยจำนวนราคาค่าโดยสารที่ต้องคืนนั้นจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการขนส่ง ดังนั้นหากยังมีได้เริ่มการขนส่งเลยผู้ขนส่งก็ต้องคืนค่าโดยสารทั้งหมด แต่หากได้เริ่มขนส่งไปบ้างแล้วผู้ขนส่งก็ต้องคืนค่าโดยสารบางส่วนตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง ซึ่งการใช้คืนราคาค่าโดยสารตามบทบัญญัตินี้ใช้กับกรณีที่เป็นกรับขนที่มีบ่าเหนือหรือมีค่าตอบแทนเท่านั้น แม้การรับขนโดยไม่มีบ่าเหนือจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เช่นกันก็ตามแต่เจตนารมณ์ของมาตรานี้ก็เพื่อให้ผู้ขนส่งคืนค่าโดยสารที่คนโดยสารได้ชำระไว้ และเมื่อผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และราคาค่าโดยสาร (หากมี) แล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก¹⁵⁶

3.2.8 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้มีการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนับได้ว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งอย่างมากแต่ถ้ามีเหตุการณ์หรือพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ การซึ่งเป็นการกระทำที่ไม่สมควร ผู้ขนส่งก็ไม่ควรได้รับประโยชน์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 20 วรรคสอง¹⁵⁷ และมาตรา 26¹⁵⁸ โดยในมาตรา 20

¹⁵⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 25 วรรคสามบัญญัติว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก”

¹⁵⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 20 วรรคสอง บัญญัติว่า “อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรือ

วรรคสอง เป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นความรับผิด และมาตรา 26 เป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคสอง

มาตรา 20 วรรคสองเป็นบทยกเว้นของมาตรา 20 วรรคหนึ่งซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดใน 4 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัณฐานก่อนการเดินทาง ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.2.5 ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากการที่รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่อง หรือผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิด

ก. รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่อง

รถเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ฉะนั้น การจะนำรถออกไปขับบนถนนได้อย่างปลอดภัยนั้น ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบสภาพความพร้อมและความสมบูรณ์ของรถ อุปกรณ์ต่างๆ หรือชิ้นส่วนประกอบของรถให้สามารถใช้งานได้ดี หากพบความชำรุดผู้ขนส่งต้องจัดการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีก่อนนำออกให้บริการ และแม้ว่ารถที่ผู้ขนส่งนำออกให้บริการจะมีไซรรถของผู้ขนส่งเอง เช่น เป็นรถที่ผู้ขนส่งเช่ามาใช้ในการรับขนส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงมีหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพความพร้อมและความสมบูรณ์ของรถเช่นกัน โดยหากรถนั้นมีสภาพชำรุดผู้ขนส่งไม่อาจอ้างได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัยเพราะถือว่าเป็นเหตุที่ผู้ขนส่งอยู่ในวิสัยที่จะป้องกันได้ เช่น การที่รถโดยสารพลิกคว่ำเพราะลูกหมากคันส่งหลุดไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด เพราะผู้ขับขี่สามารถป้องกันได้หากใช้ความระมัดระวังตามสมควรตรวจสอบสภาพรถให้เรียบร้อย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1250/2517)

อุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่”

¹⁵⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 26 บัญญัติว่า “การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 20 และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้”

ข. ผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ

ผู้ขับขี่ต้องมีความสามารถที่จะขับรถได้อย่างปลอดภัยและไม่ประมาทในการขับขี่ ถ้าผู้ขับขี่อายุยังน้อยและไม่มีประสบการณ์เพียงพออาจขับรถไปเกิดอุบัติเหตุและเป็นเหตุให้บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบคดีทางกฎหมาย ฎีกาที่ 602/2510 วินิจฉัยว่า โจทก์จ้างจำเลยมาขับรถทั้งๆ ที่รู้อยู่ว่าจำเลยอายุเพียง 18-19 ปี และไม่มีใบขับขี่ ซึ่งโดยปกติย่อมจะถือว่าเป็นผู้ที่มีความระมัดระวังและความสามารถในการขับที่น้อยอยู่แล้ว จึงนับว่าเป็นความประมาทของโจทก์อันมีส่วนเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ถือได้ว่าโจทก์เสี่ยงยอมรับผลเช่นนั้นอยู่แล้ว จึงควรมีส่วนรับผิดชอบด้วย นอกจากนี้ แม้ผู้ขับขี่จะมีความชำนาญเพียงพอแต่หากผู้ขับขี่หย่อนความสามารถหรือสมรรถนะในการขับที่ลดลงอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น พักผ่อนไม่เพียงพอ ความเหนื่อยล้า ความเจ็บป่วย ความวิตกกังวล การเสพย์สิ่งมึนเมา หรือการรับประทานยาแก้ไข้หวัด ซึ่งการที่ผู้ขับขี่หย่อนความสามารถในการขับที่ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติเนื่องจากผู้ขับขี่ไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับได้อย่างถูกต้อง ดังนั้น ก่อนเริ่มการเดินทางผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสมรรถนะในการขับของผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่หย่อนความสามารถอาจขับรถไปเกิดอุบัติเหตุและเป็นเหตุให้คนโดยสารหรือทรัพย์สินของคนโดยสารได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยถือได้มีส่วนผิดในการจัดหาบุคคลมาเป็นผู้ขับขี่

ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการที่รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่องหรือผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้เพราะถือว่าผู้ขนส่งเป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากการที่ไม่ตรวจสอบสภาพรถและสมรรถภาพของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการให้บริการ

2) เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามมาตรา 26

หากความเสียหายต่างๆ ที่คนโดยสารได้รับเกิดจากเหตุดังที่ระบุไว้ในมาตรา 26 ผู้ขนส่งก็ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนโดยสารตามที่เสียหายจริงแม้ว่าจะเกินจำนวนเงินความรับผิดที่จำกัดในมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 ก็ตาม หรือแม้จะมีเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งก็ตาม ผู้ขนส่งก็ไม่อาจยกขึ้นอ้างเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิด ซึ่งเหตุตัดสิทธิผู้ขนส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 26 มีดังนี้

ก. ความเสียหายเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจ

หากการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยมีเจตนาให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งและผู้ขนส่งยังต้องรับผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนโดยไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 ได้ เช่น ลูกจ้างของผู้ขนส่งขโมยสัมภาระของคนโดยสาร

ข. ความเสียหายเกิดจากความละเลยไม่เอาใจใส่

เหตุตัดสิทธิยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่งไม่ได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย หรือการล่าช้า แต่ได้ละเลยไม่เอาใจใส่ในการให้บริการหรือดูแลรักษาความปลอดภัยในการเดินทางจนทำให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งและผู้ขนส่งยังต้องรับผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนโดยไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 ได้ เช่น การที่คนโดยสารขึ้นส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกไปนอกรถซึ่งผู้ขับขี่เห็นแล้วแต่กลับขับรถด้วยความเร็วสูงเบียดแซงรถอีกคันเป็นเหตุให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนโดยไม่อาจอ้างเหตุให้ตนไม่ต้องรับผิดตามมาตรา 20 ได้ว่าการที่คนโดยสารบาดเจ็บนั้นเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองเนื่องจากผู้ขับขี่ซึ่งเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งเห็นเช่นนั้นแล้วแต่ยังขับรถด้วยความเร็วสูงเบียดแซงรถอีกคันจนคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ

3.2.9 ข้อตกลงที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่ง

เนื่องจากสัญญาับขนคนโดยสารและสัมภาระเป็นสัญญาประเภทหนึ่งซึ่งเกิดจากการตกลงระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสาร โดยผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการรับขนคนโดยสารและสัมภาระจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยอาจมีค่าโดยสารหรือไม่ก็ตาม และในการเข้าทำสัญญาก็อาจมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นอันเป็นการแตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายซึ่งโดยหลักแล้วคู่สัญญาสามารถทำได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาหากไม่เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของสังคม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในสัญญาับขนนั้นคู่สัญญาฝ่ายผู้ขนส่งมักใช้อำนาจต่อรองที่เหนือกว่าคนโดยสารในการกำหนดบทยกเว้นความรับผิด

ของตนเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ด้วยเหตุดังกล่าวร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร จึงมีบทบัญญัติเพื่อคุ้มครองคนโดยสารที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่า ดังนี้

ในมาตรา 21¹⁵⁹ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ได้วางหลักว่า หากข้อกำหนดใดในสัญญารับขนที่มีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า จะเห็นได้ว่าข้อตกลงที่จะมีผลเป็นโมฆะนั้นจะต้องมีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น หากไม่เป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้วคู่สัญญารับขนย่อมตกลงกันให้แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายได้ อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะเพราะเป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น

ในประเด็นนี้มีข้อพิจารณาว่าข้อกำหนดที่มีลักษณะเป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร มีความหมายครอบคลุมกรณีใดบ้าง จะต้องเป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทั้งหมดจึงจะตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ หรือเพียงลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งบางส่วนก็ตกเป็นโมฆะแล้ว เช่น การตกลงจำกัดความรับผิดชอบไว้ที่จำนวนเงินที่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ และหมายความรวมถึงการลดเบียดเบียนหน้าที่ เช่น หน้าที่ในการดูแลสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับแทนคนโดยสาร หรือหน้าที่ในการแจ้งให้คนโดยสารทราบเมื่อพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายทันทีด้วยหรือไม่ ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าตามมาตรา 21 กำหนดว่าข้อตกลงที่จะเป็นโมฆะคือข้อตกลงที่เป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนั้น ไม่ว่าจะลดเบียดเบียนเพียงบางส่วนทำให้รับผิดชอบน้อยลงหรือเป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบทั้งหมดก็ย่อมตกเป็นโมฆะ แต่สำหรับข้อตกลงที่เป็นการลดเบียดเบียนหน้าที่ก็อาจตกเป็นโมฆะได้หากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่นั้น

¹⁵⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 21 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการลดเบียดเบียนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น”

สำหรับอนุสัญญา CVR ก็มีกำหนดบทบัญญัติในลักษณะนี้เช่นกัน โดยในมาตรา 23¹⁶⁰ ได้กำหนดให้ข้อตกลงที่เป็นการขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม เป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของสัญญา โดยอนุสัญญา CVR ได้ยกตัวอย่างข้อตกลงที่ตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัยที่ทำไว้สำหรับคนโดยสารหรือข้อสัญญาที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ หรือข้อตกลงที่เป็นการผลการระการพิสูจน์ ให้ถือว่าข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ และหากมีการตกลงกันเกี่ยวกับเรื่ององค์กรชี้ขาดไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ให้ถือว่าข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวในอนุสัญญา CVR จะเห็นได้ว่าเข้มงวดกว่าในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยกำหนดห้ามมิให้ทำความตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าจะเป็นเรื่องใดก็ตาม ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ห้ามเฉพาะการตกลงกันที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น

3.2.10 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารในระหว่างเดินทาง คนโดยสารย่อมมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งปฏิเสธที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทน คนโดยสารก็มีสิทธิที่จะเสนอข้อพิพาทให้แก่หน่วยงานหรือองค์กรที่มีอำนาจตัดสิน ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้หน่วยงานและองค์กรที่มีอำนาจในการพิจารณาและตัดสินคดีคืออนุญาโตตุลาการและศาล และไม่ว่าจะฟ้องคดีโดยอาศัยมูลสัญญา รับขนหรือมูลละเมิดก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ นอกจากนี้ ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ยังได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีและอายุความในการฟ้องคดีต่อศาลไว้โดยเฉพาะดังนี้

¹⁶⁰ CVR, Article 23 "1. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

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

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

3.2.10.1 การเรียกร้องต่อผู้ขนส่งในมูลสัญญาและมูลละเมิด

ในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง นอกจากผู้เสียหายจะฟ้องโดยมูลสัญญารับขนแล้ว ผู้เสียหายมีความพยายามที่จะฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดด้วยซึ่งไม่ได้เพิ่งจะมีขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย แต่ได้มีความพยายามและได้มีการกระทำเช่นนั้นมาแล้วในต่างประเทศ สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้นตามกฎหมายไทยไม่ห้ามที่จะฟ้องทั้งมูลละเมิดและสัญญา แม้จะฟ้องทั้งสองมูลมาด้วยกันศาลก็ไม่ถือว่าเป็นฟ้องเคลือบคลุม¹⁶¹ จึงมีความพยายามที่จะฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบละเมิดด้วยดังเช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7559/2543 ศาลฎีกาได้กล่าวว่า คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในมูลผิดสัญญารับขนและมูลละเมิด แต่คดีมีปัญหาขึ้นสู่ศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน

นอกจากการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในมูลละเมิดแล้ว หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำผิดของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง หากผู้เสียหายประสงค์จะฟ้องร้องบุคคลดังกล่าว ผู้เสียหายก็ต้องฟ้องร้องโดยมูลละเมิดเนื่องจากระหว่างคนโดยสารกับลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงไม่มีความสัมพันธ์กันตามสัญญารับขน

จากการที่ผู้เสียหายฟ้องร้องผู้ขนส่งและลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง โดยอาศัยมูลละเมิด มาตรา 28¹⁶² ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้นำความในร่างพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนที่เรียกร้องโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตาม ข้อจำกัดความรับผิด หรืออายุความในการฟ้องร้อง ก็ต้องนำมาใช้แก่คดีที่ฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดไว้ดังกล่าวย่อมเป็นการขจัดปัญหาที่เกิดจากการที่ผู้เสียหายเลือกฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิดหรือฟ้องมาทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิดดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเพราะไม่ว่าผู้เสียหายจะฟ้องตามมูลใดหลักเกณฑ์ที่นำมาบังคับใช้ก็เหมือนกัน ทั้งยังเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งในการประเมินต้นทุนการให้บริการเพราะหากไม่ได้กำหนดไว้เช่นนี้อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความและทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถทราบได้ว่าหากผู้เสียหายมาฟ้องเรียกร้องในมูลละเมิดแล้วตนจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ นอกจากนี้ ยัง

¹⁶¹ ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, 2550 หน้า 53.

¹⁶² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 28 บัญญัติว่า “ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขน ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด”

ทำให้เกิดความสับสนและหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดในเรื่องความแตกต่างในผลแห่งคดีจากการนำกฎหมายต่างฉบับมาปรับใช้แก่คดีที่มีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกันอันเนื่องมาจากการจัดลักษณะของข้อเท็จจริงเข้ากับข้อกฎหมาย เพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ได้กำหนดไว้เช่นนี้แม้ศาลไทยจะเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีก็มิได้หมายความว่าให้นำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร มาใช้บังคับได้ทันทีแต่ศาลจะต้องทำการจัดลักษณะของข้อเท็จจริงเข้ากับข้อกฎหมายด้วย เนื่องจากการรับขนตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร เป็นการรับขนระหว่างประเทศจึงอาจมีความเกี่ยวโยงหรือพัวพันกับต่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีโดยคำนึงถึงหลักการที่ว่าคดีเรื่องใดที่เกี่ยวข้องหรือพัวพันกับต่างประเทศ ไม่ว่าคดีนั้นจะฟ้องที่ศาลของประเทศใดกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับคดีควรเป็นกฎหมายของประเทศใดประเทศเดียวที่มีความเหมาะสมและมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดที่สุดกับคดีนั้นแม้ว่าจะเป็นกฎหมายของต่างประเทศก็ตาม ซึ่งการพิจารณาว่ากฎหมายใดมีความใกล้ชิดและเหมาะสมกับการนำมาปรับใช้กับคดีมากที่สุดนั้นพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ได้ระบุถึงจุดเกาะเกี่ยวอันจะมีผลเป็นเครื่องชี้ไปให้ใช้กฎหมายของประเทศดังกล่าวได้¹⁶³

1) กรณีสัญญา

ปัญหาที่ว่ากฎหมายของประเทศใดจะใช้บังคับแก่สิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญและผลของสัญญาย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง¹⁶⁴ ซึ่งกำหนดลำดับในการพิจารณากฎหมายที่จะพึงใช้บังคับดังนี้

(1) กฎหมายของประเทศที่คู่สัญญามีเจตนาจะให้นำมาใช้บังคับ ซึ่งเป็นการถือเจตนาเป็นจุดเกาะเกี่ยว

(2) ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาของคู่กรณี

ก. ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติเดียวกัน กฎหมายที่ใช้บังคับ ได้แก่ กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันนั้น ดังนั้น หากเป็นกรณีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทยตามมาตรา 19 หากผู้ขนส่งและคนโดยสารหรือผู้เสียหายมีสัญชาติไทยเหมือนกัน คดีดังกล่าวก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้

¹⁶³ คณิง ภาไชย. คำอธิบายว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551. หน้า 20-25.

¹⁶⁴ พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมายฯ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น”

ข. ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกัน กฎหมายที่ใช้บังคับ ได้แก่ กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

2) กรณีละเมิด

สำหรับกฎหมายที่จะใช้บังคับในเรื่องละเมิดย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายฯ ได้แก่ กฎหมายของประเทศที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นการละเมิดขึ้น

ดังนั้น ไม่ว่าคนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากสัญญารับขนโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด หากเป็นคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย ศาลไทยก็จะนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้ในการพิจารณาคดี

3.2.10.2. เขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี

สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศถือเป็นนิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะระหว่างประเทศ* เพราะอาจเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งและคนโดยสารมีสัญชาติต่างกันหรือมีภูมิลำเนาอยู่คนละประเทศหรือเหตุความเสียหายเกิดขึ้นในอีกประเทศที่ผู้ขนส่งและคนโดยสารไม่ได้มีสัญชาติหรือภูมิลำเนา ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารจึงเป็นข้อเท็จจริงที่พัวพันกับต่างประเทศ ปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เกิดขึ้นคือปัญหาที่ว่าคดีนั้นอยู่ในอำนาจการพิจารณาของศาลประเทศใดในระหว่างศาลของประเทศต่างๆ ที่ข้อเท็จจริงนั้นเกี่ยวพันไปถึง จึงเกิดแนวคิดและทฤษฎีที่ก่อให้เกิดหลักเกณฑ์ในการกำหนดเขตอำนาจศาลโดยอาศัยจุดเกาะเกี่ยว (connecting point) ที่ใกล้ชิดกับรัฐประกอบกับหลักการใช้เขตอำนาจรัฐเหนือดินแดนและเหนือตัวบุคคลตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศโดยทั่วไปเป็นตัวกำหนดอันได้แก่ ภูมิลำเนาของจำเลย สถานที่ตั้งแห่งทรัพย์สิน สำนักงานใหญ่ของนิติบุคคล ภูมิลำเนาหรือสัญชาติของโจทก์

* นิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะต่างประเทศ มีลักษณะดังนี้

1. ฝ่ายในนิติสัมพันธ์มีสัญชาติของรัฐต่างประเทศ
2. ฝ่ายในนิติสัมพันธ์มีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐต่างประเทศ
3. นิติสัมพันธ์เกิดในรัฐต่างประเทศ
4. วัตถุประสงค์แห่งนิติสัมพันธ์ตั้งอยู่รัฐต่างประเทศ

เมื่อได้ข้อยุติแล้วว่าเป็นศาลของประเทศใดที่มีเขตอำนาจ ก็จะต้องพิจารณาต่อไปตามหลักกฎหมายภายในของประเทศแห่งศาลที่เลือกมาได้ว่าศาลใดของประเทศดังกล่าวจะมีเขตอำนาจวินิจฉัยชี้ขาดคดีที่มีลักษณะต่างประเทศ¹⁶⁵

เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาในการพิจารณาว่าศาลใดจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้โดยเฉพาะ ซึ่งประเทศไทยก็ได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคหนึ่ง¹⁶⁶ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อันได้แก่

1. ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
2. ศาลในประเทศที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย ซึ่งเป็นศาลที่มูลคดีเกิดเพื่อความสะดวกในการรวบรวมพยานหลักฐาน
3. ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ เพื่อความสะดวกในการบังคับคดีหลังจากการชี้ขาดข้อพิพาทเสร็จสิ้นลงแล้ว หรือ
4. ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่โจทก์ในการต่อสู้คดี ซึ่งมาจากหลักที่ว่ารัฐจำเป็นต้องให้ความคุ้มครองแก่พลเมืองของตน

ถ้าปรากฏว่าศาลของประเทศไทยเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ การพิจารณาว่าศาลใดของประเทศไทยจะมีเขตอำนาจนั้นหากไม่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระธรรมนูญศาลยุติธรรม แต่หากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีผลใช้บังคับแล้ว ก็จะเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการนี้

¹⁶⁵ สฤษฎีชัย นินนาท, กฎหมายระหว่างประเทศเอกชน แผนกคดีบุคคล กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551, หน้า 138.

¹⁶⁶ ร่างพระราชบัญญัติคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 29 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่ซึ่งการรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- (2) ศาลในประเทศที่ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (3) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือ
- (4) ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์”

โดยเฉพาะ ซึ่งในมาตรา 29 วรรคสอง¹⁶⁷ ได้กำหนดศาลของประเทศไทยที่มีเขตอำนาจคือศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศอันเป็นการสอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 7 (5) ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ที่บัญญัติให้การขนส่งระหว่างประเทศเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้หลายศาลก็เพื่อประโยชน์แก่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุด อย่างไรก็ตามหากข้อเท็จจริงแห่งคดีมีความเกี่ยวข้องกับหลายประเทศก็อาจเกิดปัญหาขึ้นจากการที่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนต่อศาลหลายศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารไม่แน่ใจว่าคดีอยู่ในเขตอำนาจของศาลใด หรือไม่มั่นใจในกระบวนการยุติธรรมของศาลที่ได้ยื่นฟ้องไว้จึงมายื่นฟ้องต่ออีกศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจ หรือเพราะไม่พอใจกับผลคำพิพากษาจึงได้ยื่นฟ้องอีกครั้งหนึ่งต่อศาลในประเทศอื่นที่มีเขตอำนาจ นอกจากนี้ ยังอาจเกิดกรณีที่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ฟ้องคดีต่อศาลประเทศหนึ่งจนศาลนั้นมีคำพิพากษาแล้วแต่ทรัพย์สินของผู้ขนส่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง จึงประสงค์จะนำคำพิพากษาดังกล่าวมาบังคับในประเทศที่ทรัพย์สินตั้งอยู่ในเขตศาล ดังกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา นายเหียงมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศเวียดนาม มาซื้อสินค้าที่กรุงเทพมหานครเพื่อกลับไปจำหน่ายที่ประเทศเวียดนาม เมื่อจะเดินทางกลับจึงได้ซื้อตั๋วโดยสารกับบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดซึ่งมีสำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างการเดินทางผ่านประเทศลาวเกิดอุบัติเหตุทำให้รถคว่ำ นายเหียงได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาลเป็นเวลา 10 วัน จึงฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด

ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีที่นายเหียงฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีดังนี้

1. ศาลในประเทศเวียดนาม เนื่องจากเป็นประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

¹⁶⁷ ร่างพระราชบัญญัติคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 29 วรรคสอง บัญญัติว่า “ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

2. ศาลในประเทศไทย เนื่องจากเป็นประเทศที่การรับชนเริ่มต้นและเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง

3. ศาลในประเทศลาว เนื่องจากเป็นประเทศที่เกิดความเสียหายขึ้น

ประเด็นที่หนึ่ง ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2553 นายเหียงยืน ฟ้องบริษัทบางกอกทัวริสจำกัด เป็นจำเลยที่ศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ เมื่อศาลรับฟ้องแล้ว นายเหียงยืนเกรงว่าจะเกิดความยุ่งยากในการบังคับคดีเพราะบริษัทบางกอกทัวริสจำกัด มีทรัพย์สินอยู่ในประเทศไทย ในวันที่ 23 ธันวาคม 2553 จึงได้มายื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวริสจำกัด เป็นอีกคดีหนึ่งต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทย กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะรับฟ้องได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และบริษัทบางกอกทัวริสจำกัด จะยกข้อต่อสู้ได้หรือไม่ว่านายเหียงยืนได้ฟ้องคดีไว้ที่ศาลในประเทศลาวก่อนแล้ว ฟ้องโจทก์จึงเป็นฟ้องซ้อน

เมื่อศาลในประเทศไทยเป็นศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสาร มาตรา 29 (1) (3) ดังนั้น หากนายเหียงยืนนำคดีมาฟ้องที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ศาลก็มีอำนาจที่จะรับฟ้องไว้ได้ และแม้ นายเหียงยืนโจทก์จะได้ฟ้องบริษัทบางกอกทัวริสจำกัด เป็นอีกคดีหนึ่งและคดีดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็ไม่อาจปฏิเสธที่ไม่รับคดีได้เพราะกฎหมายวิธีพิจารณาความไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 หรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ต่างก็ไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้อำนาจศาลไทยปฏิเสธไม่รับคดีที่โดยสภาพแห่งคดีอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลไทย แตกต่างกับในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ที่มีหลัก Forum non conveniens* ซึ่งให้อำนาจดุลยพินิจแก่ศาลที่จะปฏิเสธไม่รับคดีใด

* Forum non conveniens เป็นการที่ศาลใช้ดุลพินิจไม่รับหรือจำหน่ายคดีเมื่อมีศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นมีความเหมาะสมที่จะพิจารณาคดีมากกว่า ซึ่งการที่ศาลไม่รับฟ้องหรือจำหน่ายคดีเพราะเหตุนี้ไม่เป็นการตัดอำนาจของโจทก์ที่จะไปฟ้องเป็นคดีใหม่ยังศาลที่มีเขตอำนาจ การที่ศาลจะใช้ดุลพิจารณาในการไม่รับหรือจำหน่ายคดีนี้ ศาลจะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ประกอบกัน เช่น ภูมิลำเนาของคู่ความ สถานที่มูลคดีเกิดความสงบเรียบร้อยของสังคม ระบบศาล และผลกระทบต่อคู่ความ อย่างไรก็ตาม แม้โจทก์จะฟ้องต่อศาลที่ไม่เหมาะสม ศาลอาจไม่ใช้หลัก Forum non conveniens หากไม่มีศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ หรือหากศาลอื่นที่มีเขตอำนาจนั้นจะไม่กำหนดค่าเสียหายให้แก่โจทก์แม้ว่าโจทก์จะชนะคดีก็ตาม นอกจากนี้ หากศาลเห็นว่าการกระบวนกรยุติธรรมของศาลอื่นที่มีเขตอำนาจนั้นไม่อาจอำนวยความยุติธรรมให้แก่โจทก์ได้ศาลก็อาจไม่ใช้หลัก Forum non conveniens เช่นกัน (Legal Information Institute, Cornell University Law School. [Law](#)

คดีหนึ่งได้แม้ว่าคดีนั้นจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลหากศาลนั้นเห็นว่ามีความเหมาะสมและยุติธรรมมากกว่าถ้าจะมีการฟ้องคดีและการพิจารณาคดีในศาลอื่น¹⁶⁸

นอกจากนี้ เมื่อศาลรับฟ้องแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด ในฐานะจำเลยก็ไม่อาจยกข้อต่อสู้ได้ว่าฟ้องของโจทก์คดีนี้เป็นฟ้องซ้อน เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 173 วรรคสอง (1)¹⁶⁹ มุ่งหมายที่จะห้ามมิให้โจทก์นำเรื่องเดียวกันที่ได้ฟ้องต่อศาลไว้แล้วมาฟ้องเป็นอีกคดีหนึ่งต่อศาลเดียวกันหรือศาลอื่น ซึ่งศาลในที่นี้หมายถึงศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกาในประเทศไทยเท่านั้น แต่บริษัทบางกอกทัวร์จำกัด สามารถยกมาตรา 29 ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสาธาฯ ขึ้นต่อสู้ได้ว่าตัวบทในมาตรา 29 ให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี โจทก์จึงเลือกฟ้องได้เพียงศาลเดียวเท่านั้น เมื่อนายเหียงนได้ยื่นฟ้องต่อศาลในประเทศลาวไว้แล้ว จึงไม่มีสิทธินำคดีมาฟ้องยังศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นอีกคดีหนึ่ง

ประเด็นที่สอง หากข้อเท็จจริงปรากฏว่านายเหียงนได้ยื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดเป็นจำเลยต่อศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ และศาลมีคำพิพากษาแล้ว แต่นายเหียงนไม่พอใจกับคำพิพากษาดังกล่าวจึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทยอีกครั้งหนึ่งโดยอาศัยมูลคดีเดียวกัน กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะรับฟ้องได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด จะยกข้อต่อสู้ได้หรือไม่ว่านายเหียงนได้ฟ้องคดีไว้ที่ศาลในประเทศลาวและศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว ฟ้องโจทก์จึงเป็นฟ้องซ้ำ

กรณีที่โจทก์ได้ยื่นฟ้องต่อศาลต่างประเทศและศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว จะนำเหตุความเสียหายเดียวกันมาฟ้องยังศาลในอีกประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้หรือไม่นั้น ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้โดยตรง และกรณีนี้ก็ไม่น่าจะนำคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 มา

dictionary and encyclopedia. [online]. Available from: http://topics.law.cornell.edu/wex/forum_non_conveniens (December 2010)

¹⁶⁸ พันธุ์ทิพย์ สายสุนทร, ฎหมายขัดกันที่เกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐเหนือคดีการค้าระหว่างประเทศ: เอกสารประกอบการบรรยายในหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2545, หน้า 29.

¹⁶⁹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 173 วรรคสอง (1) บัญญัติว่า “นับแต่เวลาที่ได้ยื่นคำฟ้องแล้วคดีนั้นอยู่ในระหว่างพิจารณา และ ผลแห่งการนี้

(1) ห้ามมิให้โจทก์ยื่นคำฟ้องเรื่องเดียวกันนั้นต่อศาลเดียวกัน หรือต่อศาลอื่น”

ปรับใช้ เนื่องจากในคดีดังกล่าวเป็นการนำมูลหนี้ตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาฟ้อง เพื่อให้ศาลไทยรับรองและบังคับ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาล ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มีอำนาจที่จะรับฟ้องไว้ได้เพราะเป็น ศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจและไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดที่ให้อำนาจศาลไทยปฏิเสธไม่รับคดีที่ โดยสภาพแห่งคดีอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลไทยได้ดังที่ได้กล่าวไว้ในประเด็นที่หนึ่ง

เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศรับฟ้องแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดในฐานะจำเลยก็ไม่อาจยกข้อต่อสู้ได้ว่าฟ้องของโจทก์คดีนี้เป็นฟ้องซ้ำ เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 148¹⁷⁰ ที่ห้ามมิให้คู่ความเดียวกันหรือร้องฟ้องกันอีกในประเด็นที่ได้วินิจฉัยโดยอาศัยเหตุอย่างเดียวกัน ก็มีเจตนารมณ์เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์เรื่องฟ้องซ้อนคือหมายความเฉพาะการฟ้องคดีต่อศาลในประเทศไทยด้วยกันเท่านั้น แต่บริษัทบางกอกทัวร์จำกัดสามารถยกตัวบทในมาตรา 29 ของร่างพระราชบัญญัติการรณคนโดยสารฯ ขึ้นต่อสู้ได้ว่านายเหียงนได้ใช้สิทธิเลือกฟ้องยังศาลในประเทศลาวแล้ว จึงไม่มีสิทธินำคดีมาฟ้องยังศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้อีกเช่นเดียวกับประเด็นที่หนึ่ง

ประเด็นที่สาม หากนายเหียงนได้ยื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดเป็นจำเลยต่อศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ และศาลมีคำพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี แต่เนื่องจากทรัพย์สินของจำเลยส่วนใหญ่อยู่ในประเทศไทย กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่านายเหียงนสามารถนำคำพิพากษาของศาลในประเทศลาวมาบังคับคดีในประเทศไทยได้หรือไม่

คำพิพากษาของศาลประเทศลาวจะนำมาบังคับในประเทศไทยได้ก็ต่อเมื่อระบบกฎหมายของไทยให้การรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ซึ่งการให้การรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเท่ากับเป็นการยอมรับอำนาจอธิปไตยในทางศาลของรัฐต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้แต่

¹⁷⁰ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 148 บัญญัติว่า “คดีที่ได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งถึงที่สุดแล้วห้ามมิให้คู่ความเดียวกันหรือร้องฟ้องกันอีกในประเด็นที่ได้วินิจฉัยโดยอาศัยเหตุอย่างเดียวกัน เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อเป็นกระบวนการพิจารณาชั้นบังคับคดีตามคำพิพากษาหรือ คำสั่งของศาล
- (2) เมื่อคำพิพากษา หรือคำสั่งได้กำหนดวิธีการชั่วคราวให้อยู่ ภายในบังคับที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกเสียได้ตามพฤติการณ์
- (3) เมื่อคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นให้ยกคำฟ้องเสียโดยไม่ตัดสินคดี โจทก์ที่จะนำคำฟ้องมาขึ้นใหม่ ในศาลเดียวกันหรือในศาลอื่น ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความ”

อย่างไรก็ตาม นอกจากนี้ ประเทศไทยก็ไม่เคยทำข้อตกลงกับประเทศใดในการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ รวมทั้งไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดที่ว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลประเทศในคดีแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม จากผลของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 ทำให้เข้าใจไปได้ว่าศาลปฏิเสธที่จะยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยคดีนี้โจทก์ได้ฟ้องจำเลยเป็นคดีในศาลเมืองไซ่ง่อน จำเลยขาดนัดไม่ผู้คดีหนีมาอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ศาลเมืองไซ่ง่อนจึงพิพากษาให้จำเลยแพ้คดีโดยขาดนัด โจทก์จึงนำคำพิพากษาของศาลเมืองไซ่ง่อนมาฟ้องต่อศาลไทยให้บังคับให้จำเลยชำระเงินตามคำพิพากษาเมืองไซ่ง่อน ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยปัญหาว่าศาลไทยควรรับบังคับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหรือไม่ โดยศาลได้ชี้ให้เห็นว่า กฎหมายระหว่างประเทศแผนกบุคคลซึ่งถือหลักความเคารพต่อกันและกันระหว่างประเทศ ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับบัญชาถือตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมในอีกประเทศหนึ่งเหมือนอย่างว่าจำนวนเงินตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้สินที่นำมาฟ้องร้องกันได้ แต่ข้อสำคัญคือ (ก) ศาลที่มีคำพิพากษานั้นต้องเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีนั้น และ (ข) คำพิพากษานั้นต้องได้วินิจฉัยถึงมูลคดีข้อพิพาทในระหว่างคู่ความสำเร็จเด็ดขาดจะรื้อถอนขึ้นโต้แย้งในศาลนั้นอีกไม่ได้ ผลของคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ถือเป็นการแก้ไขปัญหาช่องว่างของกฎหมายที่เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางตั้งแต่ปีพ.ศ. 2461 จนถึงปัจจุบัน แม้ว่าคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้จะเกิดขึ้นก่อนการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง แต่เมื่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมีได้มีบทบัญญัติใดที่กำหนดถึงผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเทศตลอดจนการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้ หลักกฎหมายที่ปรากฏอยู่ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 จึงมิได้ถูกทับหรือแก้ไขโดยกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่ถูกระงับออกมามีผลภายหลังแต่อย่างใด

จากหลักคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวทำให้เข้าใจได้ว่าศาลไทยไม่ปฏิเสธที่จะยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ดังนั้น เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจเหนือคดี นายเหียงนก็อาจจะฟ้องศาลดังกล่าวเพื่อขอให้ศาลรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศได้ และหากศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะไม่ยอมรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลประเทศลาวให้ นายเหียงนก็ต้องนำคำพิพากษาของศาลประเทศลาวมาฟ้องเป็นคดีใหม่โดยอาศัยคำพิพากษาเดิมเป็นฐานมูลฟ้อง

จากกรณีศึกษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ให้สิทธิแก่โจทก์ในการเสนอคำฟ้องต่อศาลได้อย่างกว้างขวางไม่ว่าจะเป็นศาลในประเทศที่มูลคดี

เกิด ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง และศาลในประเทศที่เป็นโจทก์มี ภูมิลำเนา แม้กระทั่งศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลงซึ่งเป็นศาลที่ไม่มีจุดเกาะเกี่ยวกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นแต่อย่างใดโจทก์ก็สามารถยื่นฟ้องต่อศาลดังกล่าวได้ ทำให้คนโดยสาร หรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องคนหนึ่งฟ้องคดีหลายศาลอันเป็นการสร้างปัญหาให้แก่ผู้ขนส่งอย่างมาก แต่การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้อย่างกว้างขวางก็ เพื่อเป็นประโยชน์แก่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องเพราะในการฟ้องคดีของบุคคลดังกล่าวมักมี ข้อจำกัดทางด้านภาษา ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ซึ่งโดยส่วนตัวแล้วผู้เขียนเห็น ด้วยกับการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้หลายศาล เพื่อให้คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องเลือกฟ้องคดียังศาลที่ตนสะดวกและเห็นว่าเหมาะสม ที่สุด

ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีนอกจากจะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด แล้ว ยังอาจเกิดจากการตกลงของคู่สัญญาได้ โดยเฉพาะเมื่อเป็นสัญญาที่มีความเกี่ยวพันกัน หลายประเทศ คู่สัญญามักทำความตกลงเลือกเขตอำนาจศาลกันไว้ล่วงหน้า ซึ่งข้อตกลงดังกล่าว จะมีผลบังคับได้หรือไม่ นั้น นักกฎหมายไทยมีความเห็นต่างกันเป็น 2 ฝ่าย

ฝ่ายแรก เห็นว่าการที่คู่สัญญาทำข้อตกลงว่าบรรดาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นให้เสนอต่อ ศาลชั้นต้นศาลใดศาลหนึ่ง หรือศาลชั้นต้นประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นการตกลงเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับ อำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดี เมื่อไม่มีบทบัญญัติรับรองสิทธิของคู่สัญญาในการ ทำข้อตกลงกันเลือกศาลไว้ดังเช่นมาตรา 7 (4)¹⁷¹ ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477^{*} ข้อตกลงดังกล่าวย่อมเป็นข้อตกลงที่ขัดกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนต้องห้ามตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 ไม่ว่าจะเป็นการทำข้อตกลงให้ศาลไทยเป็น ผู้พิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทในสัญญานั้น ทั้งๆ ที่ศาลไทยไม่มีอำนาจพิจารณา หรือการตกลงให้ศาล

¹⁷¹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 7 (4) บัญญัติว่า “ถ้าได้มีการตกลงกันไว้เป็น หนังสือว่า คู่สัญญาได้ยินยอมกันว่าบรรดาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นแล้วก็ดี หรือข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นจากข้อ สัญญาก็ดี ให้เสนอต่อศาลชั้นต้นศาลใดศาลหนึ่งตามที่ได้ระบุไว้ซึ่งไม่มีหรืออาจไม่มีเขตศาลเหนือคดีนั้นตาม บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยศาลที่จะรับคำฟ้อง ข้อตกลงเช่นนี้ให้เป็นอันผูกพันกันได้ แต่ศาลที่ได้ ตกลงกันไว้เช่นนั้นจะต้องเป็นศาลที่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น หรือมูลคดีของเรื่องนั้นได้ เกิดขึ้น หรือทรัพย์สินที่พิพาทกันนั้นตั้งอยู่ภายในเขตศาลแห่งศาลๆ นั้น”

^{*} ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2478 เป็นต้นมา จนกระทั่งมีการแก้ไขโดยพระราชบัญญัติแก้ไข เพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2534 ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.

ต่างประเทศเป็นศาลที่พิจารณา ทั้งๆ ที่ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาคดีนั้น ส่วนการที่กฎหมายในหลายๆ ประเทศ เช่น ในอนุสัญญา CVR เปิดโอกาสให้คู่สัญญาสามารถทำข้อตกลงดังกล่าวได้ก็เป็นเรื่องนโยบาย ความจำเป็น และเหตุผลทางวิชาการของแต่ละประเทศ จะนำมาใช้ในกฎหมายไทยไม่ได้ การที่ประเทศไทยยกเลิกบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 มาตรา 7 (4) ซึ่งรองรับให้คู่สัญญาสามารถทำข้อตกลงกันเลือกศาลได้ภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายดังกล่าวเป็นนิตินโยบายของรัฐว่าศาลไทยจะรับบังคับให้เฉพาะกรณีที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับประเทศไทยหรือที่ศาลไทยเห็นสมควรจะบังคับให้เท่านั้น การที่ศาลใดมีอำนาจพิจารณาคดีใดหรือไม่ ย่อมต้องคำนึงถึงผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียของคู่ความนั้นภายในเขตอำนาจศาลของตนด้วย¹⁷²

ความเห็นของนักนิติศาสตร์ฝ่ายนี้สอดคล้องกับแนวคำวินิจฉัยของศาลไทยไม่ว่าจะเป็นศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรือศาลฎีกา เช่น คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางในคดีหมายเลขดำที่ ทป. 70/2542 ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า เมื่อคดีที่โจทก์ฟ้องเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางที่จะทำการพิจารณาพิพากษาคดีตามพระราชบัญญัติจัดตั้งทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ที่เป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน คู่สัญญาจึงไม่อาจตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ ข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลที่ให้คู่สัญญาฟ้องร้องคดีต่อศาลแห่งประเทศอังกฤษจึงตกเป็นโมฆะและใช้บังคับไม่ได้ และในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 951/2539 ศาลวินิจฉัยว่า เมื่อเป็นกรณีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลในประเทศไทยคือศาลแพ่งแล้ว ข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาที่ให้ฟ้องคดีที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษนั้น ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงนั้นจึงไม่อาจใช้บังคับได้

ฝ่ายที่สอง เห็นว่า แม้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 มาตรา 7 (4) จะถูกยกเลิกไป คู่กรณีในสัญญาก็สามารถทำความตกลงเลือกศาลที่จะเสนอคำฟ้องได้ ข้อตกลงดังกล่าวใช้บังคับได้ตามหลักความตกลงของคู่กรณีหรือความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาตนเอง¹⁷³ ประกอบกับกฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติมาตราใดห้ามคู่ความไม่ให้ทำข้อตกลงเลือกศาล การกระทำดังกล่าวจึงไม่น่าขัดต่อกฎหมาย

¹⁷² สุจินต์ เจนพาณิชย์พงศ์, ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ วิทยานพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545, หน้า 136-137.

¹⁷³ สถิต เล็งไธสง, อำนาจศาลตามข้อตกลงเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง, หน้า 161-162.

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมา ศาลไทยถือว่าปัญหาเรื่องการทำข้อตกลงเลือกศาลเป็นปัญหาเรื่องอำนาจฟ้อง และคำพิพากษาของศาลฎีกาก็น่าจะยืนยันมั่นคงมาว่า ปัญหาเรื่องอำนาจฟ้องเป็นปัญหาอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถหยิบยกขึ้นวินิจฉัยเองได้ ดังนั้น หากคดีที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทยตามมาตรา 29 เมื่อโจทก์นำคดีมาฟ้องยังศาลไทยแล้ว แม้จำเลยจะอ้างว่าได้ทำความตกลงให้ฟ้องยังศาลอื่นศาลไทยก็มีอำนาจพิจารณาโดยถือว่าข้อตกลงนี้ไม่อาจใช้บังคับได้

3.2.10.3 อายุความ

ในกรณีที่มีการโต้แย้งเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง หากบุคคลดังกล่าวสามารถที่จะตกลงประนีประนอมยอมความกันได้เพื่อระงับข้อขัดแย้ง การฟ้องร้องคดีหรือการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาก็ไม่มีความจำเป็น แต่ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ก็จำเป็นต้องมีการใช้มาตรการทางศาลหรืออนุญาตตุลาการเพื่อเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทดังกล่าว แต่ในการนำคดีมาฟ้องศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณานั้น ผู้เสียหายจะต้องดำเนินการภายในระยะเวลาอันสมควรเพื่อมิให้เกิดเป็นภาวะแก้อีกฝ่ายหนึ่งที่ไม่รู้ว่าฝ่ายที่อ้างว่าได้รับความเสียหายจะดำเนินการฟ้องร้องเอาแก่ตนเมื่อใด ดังนั้น ในกฎหมายรับขนระหว่างประเทศจะกำหนดให้ผู้เสียหายใช้สิทธิของตนภายในระยะเวลาอันสมควรซึ่งระยะเวลาดังกล่าวนั้นเรียกว่าอายุความในการฟ้องร้องคดี

สำหรับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดอายุความไว้ในมาตรา 31¹⁷⁴ โดยแบ่งอายุความออกเป็นสองกรณี คือ อายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร และอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 31 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

- (1) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร
- (2) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสารนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด”

สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร มีอายุความ 3 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทางหรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด ตามมาตรา 31 (1) ดังนั้น อายุความในกรณีนี้ตามร่างพระราชบัญญัติจึงสั้นกว่าอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากเป็นกรณีที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี

2) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร มีอายุความ 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด ตามมาตรา 31 (2) ดังนั้น อายุความในกรณีนี้ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงสั้นกว่าอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่นกันเนื่องจากอายุความในกรณีที่เครื่องเดินทางสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบชั่งน้ำหนัก มาตรา 624 ได้กำหนดอายุความไว้โดยผู้โดยสารต้องใช้สิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปีนับแต่ส่งมอบหรือนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริตที่นำอายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 มาใช้ คือ 10 ปี

จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีระยะเวลาสั้นกว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นอายุความฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกรณีเกิดการเสียหายแก่ตัวคนโดยสารหรือกรณีเกิดการสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระ โดยเฉพาะอายุความในการฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระที่มีเพียง 6 เดือน ซึ่งเป็นอายุความที่สั้นเกินไปสำหรับการรับขนระหว่างประเทศที่มีจุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่กันคนละประเทศและคู่กรณีอาจอยู่กันคนละประเทศจึงอาจทำให้คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องร้องคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการไม่ทันภายในกำหนด อย่างไรก็ตาม ในเรื่องอายุความคดีรับขนระหว่างประเทศนั้นเป็นที่ยอมรับกันว่าอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นควรจะสั้นด้วยเหตุผลต่างๆ เช่น อายุความที่สั้นนั้นจะช่วยให้เอกสารต่างๆ และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทไม่สูญหายไปเพราะยิ่งปล่อยเวลาให้เนิ่นนานออกไปเอกสารและพยานหลักฐานก็จะหายากขึ้นหรือสูญหายไปหมด และยังเป็นการบังคับให้คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไม่ประวิงเวลาในการฟ้องร้องคดี นอกจากนี้ การกำหนดอายุ

ความไว้สัจจะก่อให้เกิดความสงบสุขแก่ผู้ชนสงฆ์ ไม่ต้องคอยระวังว่าเมื่อไหร่คนโดยสสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะมาฟ้องร้อง และไม่ต้องเก็บเอกสารและพยานหลักฐานไว้นานๆ อันจะเป็นการสิ้นเปลืองเนื้อที่ในการดูแลรักษาและเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย¹⁷⁵

กำหนดอายุความตามร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ เป็นไปตามความตกลง GMS ในขณะที่อนุสัญญา CVR ส่วนที่ว่าด้วยอายุความได้กำหนดเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดอยู่หากมีการเรียกร้องเป็นหนังสือและจะเริ่มนับอายุความต่อเมื่อผู้ชนสงฆ์ได้คัดค้านข้อเรียกร้องนั้นโดยแจ้งเป็นหนังสือและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องคืนกลับไปยังผู้เรียกร้อง นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังให้สิทธิในการขยายอายุความไว้ด้วย โดยให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี

ดังนั้น สิ่งแตกต่างที่สำคัญระหว่างร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ กับอนุสัญญา CVR คือ อนุสัญญา CVR ได้เพิ่มเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดอยู่และยอมให้มีการขยายอายุความได้ตามกฎหมายภายในของประเทศภาคี ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการยอมให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ในระหว่างที่มีการเจรจาเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนจะเป็นประโยชน์แก่คนโดยสสารและควรเพิ่มเหตุที่ทำให้อายุความหยุดนับในระหว่างที่มีการเจรจาเรื่องค่าสินไหมทดแทนในร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ เพราะหากไม่กำหนดไว้โดยเฉพาะ เหตุที่จะทำให้อายุความหยุดนับได้มีเพียงเรื่องอายุความสะดุดหยุดลงซึ่งต้องเป็นกรณีหนึ่งกรณีใดใน 5 กรณี ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/14 คือ

- (1) ลูกหนี้รับสภาพหนี้ต่อเจ้าหนี้โดยทำเป็นหนังสือรับสภาพหนี้ ชำระหนี้ให้บางส่วน ชำระดอกเบี้ย ให้ประกันหรือกระทำการใดๆ ให้เห็นเป็นปริยายว่ายอมรับสภาพหนี้
- (2) เจ้าหนี้ได้ฟ้องคดี
- (3) เจ้าหนี้ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย
- (4) เจ้าหนี้ได้มอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา และ
- (5) เจ้าหนี้ได้กระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการฟ้องคดี

จะเห็นได้ว่าเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นคนโดยสสารจะต้องกระทำการในลักษณะที่เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องต่อศาลอนุญาตตุลาการ หรือองค์กรอื่นใดที่มีอำนาจตัดสิน หรืออีกกรณีหนึ่งที่ยุอายุความจะสะดุดหยุดลง

¹⁷⁵ ไผทชิต เอกจริยกร. อายุความในการฟ้องคดีรับชนของทางทะเล. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 2547, หน้า 377.

ก็คือเมื่อผู้ขนส่งกระทำกรณในลักษณะที่เป็นการรับสภาพหนี้ แต่ในทางปฏิบัติ ก่อนที่จะมีการฟ้องร้องคดีก็อาจมีการเจรจกันระหว่างคนโดยสารกับผู้ขนส่งเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายซึ่งหากไม่ให้อายุความสะดุดหยุดลงผู้ขนส่งที่ไม่สุจริตก็อาจถ่วงเวลาเพื่อให้อายุความหมดลงได้ ซึ่งระบบกฎหมายไทยในปัจจุบันให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคมากขึ้นทำให้ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาความพยายามที่จะให้มีกฎหมายที่เป็นการคุ้มครองผู้บริโภคจากการที่ถูกเอารัดเอาเปรียบในด้านอำนาจต่อรองและการเข้าถึงข้อมูลที่ใช้ประกอบการดำเนินคดี จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ. 2551 ประเทศไทยได้ออกกฎหมาย 2 ฉบับเพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยบทบัญญัติในพระราชบัญญัติทั้งสองที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่กล่าวถึงนี้คือ มาตรา 14¹⁷⁶ แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคฯ และมาตรา 13¹⁷⁷ แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นการวางหลักเกณฑ์เรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่โดยกำหนดให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้เสียหายเจรจากับผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการเกี่ยวกับจำนวนค่าเสียหายจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้บอกเลิกการเจรจา ด้วยเหตุดังกล่าว ผู้เขียนจึงเห็นควรเพิ่มบทบัญญัติเรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่ในร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ด้วยเพื่อประโยชน์แก่คนโดยสารหรือผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและคุ้มครองคนโดยสารหรือผู้เสียหายจากการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่งในระหว่างการเจรจา

สำหรับการขยายอายุความนั้น แม้อนุสัญญา CVR จะให้สิทธิดังกล่าวไว้ แต่การขยายอายุความนั้นขัดกับหลักที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในระบบกฎหมายไทยที่ว่าอายุความนั้นคู่กรณีจะตกลงกันให้ย่นหรือขยายไม่ได้เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมความดีงามของประเทศไทย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷⁶ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 14 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

¹⁷⁷ พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 13 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการและผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

3.2.10.4 การมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา

นอกจากการฟ้องคดีต่อศาลเมื่อเกิดข้อพิพาทแล้ว คู่กรณียังสามารถตกลงกันเพื่อเสนอข้อพิพาทที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสาร ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้ แต่การตกลงกันดังกล่าวจะต้องทำภายหลังจากที่เกิดสิทธิเรียกร้องแล้วตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 30¹⁷⁸ และเมื่อคู่กรณีตกลงกันให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการแล้วมีข้อสังเกตว่าคู่กรณีจะตกลงกันให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ ประเทศใดๆ ก็ได้ไม่ว่าจะถูกจำกัดอยู่เพียงสถานที่ประเทศที่การรับชดเชยเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง ประเทศที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย ประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือประเทศที่เป็นโจทก์มีภูมิลำเนาตั้งเช่นการฟ้องร้องคดี เพราะการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาเกิดจากการตกลงกันของคู่กรณี การจะให้อนุญาตตุลาการของประเทศใดก็ควรปล่อยให้ไปตามที่คู่กรณีตกลงกัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 30 บัญญัติว่า “คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 บทสรุป

การขนส่งคนโดยสารรวมถึงสัมภาระภายในประเทศและระหว่างประเทศทำได้หลากหลายวิธีซึ่งการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบหนึ่งที่ได้รับคามนิยมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเนื่องจากมีเส้นทางที่ถนนตัดผ่านทั่วประเทศสามารถเข้าถึงยังพื้นที่ต่างๆ ทั้งในตัวเมืองและบริเวณรอบนอก รวมถึงในตรอก ซอก ซอย ผู้เดินทางจึงได้รับความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางถนนมากกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น นอกจากนี้ ถนนยังใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ หรือการเดินทางโดยทางอากาศ และการเดินทางโดยทางน้ำด้วยประเทศต่างๆ ที่มีพรมแดนติดต่อกันในภูมิภาคเดียวกันจึงให้ความสนใจในการร่วมกันพัฒนาเส้นทางทางถนนระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทั้งด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มภูมิภาค และทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประชาชนของประเทศเหล่านี้ ทั้งนี้ นอกจากการพัฒนาเส้นทางแล้วการมีหลักเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการกำหนด การควบคุมและการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกอันได้แก่ ราชอาณาจักรสเปน ราชอาณาจักรฝรั่งเศส สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐโครเอเชีย สาธารณรัฐสโลวาเกีย สาธารณรัฐเช็ก สหพันธรัฐบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา สาธารณรัฐลัตเวีย สาธารณรัฐเชอร์เบีย ประเทศยูเครน และสาธารณรัฐมอนเตเนโกร ได้ทำความตกลงร่วมกันเป็นอนุสัญญาเรียกว่า อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road, 1973) โดยเรียกชื่อย่อว่า CVR เพื่อใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 12 เมษายน ค.ศ. 1994 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น ในปัจจุบันประเทศสมาชิกต่างๆ จึงมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การรับขนคนโดยสารและ

สัมภาระทางถนนระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา CVR แยกต่างหากจากกฎหมายแพ่งเรื่องการขนส่งที่ใช้บังคับแก่การขนส่งทั่วไป ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญา CVR จึงเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประชาชนของประเทศสมาชิกเหล่านี้ โดยไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ให้บริการขนส่งของประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งรวมถึงประเทศไทยที่ต้องการสร้างความปรองดองเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อเพิ่มความมั่นคงให้แก่อนุภูมิภาคและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยสนับสนุนให้มีการติดต่อและการแข่งขันระหว่างกัน จึงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ดังนั้น เมื่อโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคได้ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จจะทำให้ประชาชนของแต่ละประเทศเกิดความต้องการที่จะเดินทางไปมาหาสู่เพื่อติดต่อกันมากยิ่งขึ้น การให้บริการรับขนระหว่างประเทศจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่สร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้ที่ต้องการข้ามแดนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการพัฒนาเส้นทางให้มีความสะดวกปลอดภัยมากขึ้นและแม้ว่าผู้ประกอบการขนส่งจะพยายามเพิ่มมาตรการความปลอดภัยต่างๆ เช่น การตรวจความพร้อมของสภาพรถและความพร้อมของพนักงานขับรถก็ตาม แต่อุบัติเหตุทางถนนก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่เสมอ ระบบกฎหมายที่ใช้ในการเยียวยาความเสียหายให้แก่คนโดยสารที่ชัดเจนจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมเชื้ออำนาจให้การเดินทางระหว่างประเทศทางถนนเพิ่มมากขึ้นอันนำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ด้วยเหตุดังกล่าว ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงจึงร่วมกันจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-border Transport Agreement) หรือความตกลง GMS ขึ้น ซึ่งในภาคผนวก 5 การข้ามแดนของบุคคลภายใต้ความตกลง GMS ได้นำหลักการของอนุสัญญา CVR มาเป็นต้นแบบและปรับปรุงให้เหมาะสมและสะดวกต่อการปรับใช้มากขึ้น

ปัจจุบัน หากเกิดความเสียหายหรือความเสียหายใดๆ อันเป็นผลโดยตรงจากการขนส่งแม้จะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ผู้ที่ได้รับความสะดวกย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยได้ลงนามในภาคผนวก 5 จึงทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS โดยหลังจากที่ได้พิจารณากฎหมายภายในของประเทศแล้ว ปรากฏว่าประเทศไทยไม่มีบทกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการขนส่งคนโดยสาร

ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ในการนี้จึงได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อเป็นการปรับปรุงกฎหมายการรับขนคนโดยสารและสัมภาระของประเทศไทยให้สอดคล้องกับภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศโดยมีเนื้อหาบางส่วนสอดคล้องกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน และบางส่วนก็เป็นการเพิ่มเติมจากที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน บัญญัติไว้เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับทางปฏิบัติในทางระหว่างประเทศ โดยผู้เขียนจะกล่าวโดยสรุปดังนี้

ประการที่หนึ่ง ขอบเขตการใช้บังคับ

การรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ไม่จำเป็นต้องมีบำเหน็จหรือค่าตอบแทนเสมอไป ในขณะที่การรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ต้องเป็นการรับขนที่มีบำเหน็จหรือค่าตอบแทนเท่านั้น

ประการที่สอง เอกสารการรับขน

ไม่ว่าจะเป็นตัวโดยสารหรือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งว่า จะต้องมีการบันทึกสัญญารับขนไว้โดยการออกตัวโดยสารหรือออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน ทั้งยังได้กำหนดรูปแบบและรายการที่ต้องมีในตัวโดยสารและใบรับสัมภาระลงทะเบียน ซึ่งเป็นประโยชน์แก่คู่สัญญารับขนในการเรียกร้องหรือฟ้องคดี เช่น การกำหนดให้ตัวโดยสารต้องมีชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง เมื่อคนโดยสารได้รับความเสียหายก็สามารถติดตามเพื่อเรียกให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้สะดวกขึ้น หรือการที่กำหนดให้ใบรับสัมภาระลงทะเบียนต้องมีจำนวนและน้ำหนักของสัมภาระก็ทำให้คนโดยสารและผู้ขนส่งสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหายไปในช่วงที่ผู้ขนส่งรับมอบไว้หรือไม่ ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการออกตัวโดยสารหรือออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนแต่อย่างใด

ประการที่สาม ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและจำนวนค่าสินไหมทดแทน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น อีกทั้งยังต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระคืนแก่ผู้ถือใบรับสัมภาระ นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น และหากการรับขนเกิดการล่าช้าผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารที่ได้รับ ความเสียหายจากการที่คนโดยสารหรือสัมภาระไปถึงจุดหมายปลายทางล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือเวลาอันควร ซึ่งแตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนบางประการ เช่น ในเรื่องเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่เกิดแก่ตัวคนโดยสาร ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะเมื่อความเสียหายเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังได้เพิ่มความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจด้วย ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายของคนโดยสารเท่านั้น และในส่วนของสัมภาระติดตัวร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากเกิดอุบัติเหตุทำให้สูญหายหรือเสียหาย ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดจำนวนเงินไว้อย่างชัดเจนคือ จำนวนไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ จำนวน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้นหรือ 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้นแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากันในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือเสียหาย จำนวน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนในกรณีที่สัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหาย และจำนวน

ไม่เกินราคาค่าโดยสารในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ อย่างไรก็ตาม หากการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า เกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือเกิดจากความละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่คนโดยสารเสียหายจริงโดยไม่อาจอ้างจำนวนเงินจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นก่อให้เกิดผลดีทั้งต่อคนโดยสารที่จะสามารถประเมินค่าสินไหมทดแทนที่ตนจะได้รับและผู้ขนส่งก็สามารถที่จะประเมินค่าสินไหมทดแทนที่ตนจะต้องเสียไปเพื่อนำไปประกอบ การตัดสินใจที่จะดำเนินมาตรการใดๆ เพื่อบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังได้นำ “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” มาใช้เป็นหน่วยในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับกฎหมายการรับขนระหว่างประเทศฉบับอื่นๆ อีกทั้งยังเป็นการขจัดปัญหาจากการผันแปรของค่าเงินบาท

ความรับผิดของผู้ขนส่งดังที่กล่าวข้างต้นร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ให้นำไปใช้กับกรณีที่ความสูญหายหรือความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่งที่ได้กระทำในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้นด้วย

ประการที่สี่ การยกเว้นความรับผิด

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน กล่าวคือ ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่กาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ได้กำหนดเหตุยกเว้นไว้เพียง 2 เหตุ คือ เหตุสุดิวสัย และความผิดของคนโดยสาร ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดไว้ 3 เหตุ คือ เหตุสุดิวสัย ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง และสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง แต่สำหรับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สัมภาระหรือเครื่องเดินทางสูญหายหรือเสียหายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน และร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้เหมือนกัน คือ เหตุสุดิวสัย ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระหรือเครื่องเดินทาง และความผิดหรือประมาทเลินเล่อ

ของคนโดยสวณั้เอง อย่างไรก็ตาม หากความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากการที่รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่อง ผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ เกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือเกิดจากความละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้างตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่อาจอ้างเหตุดังกล่าวข้างต้นเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบ

ประการที่ห้า การตกลงปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องการตกลงปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. กำหนดให้การตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารที่มีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายตกเป็นโมฆะ เช่น การตกลงเพิ่มเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หรือการกำหนดจำนวนเงินชั้นสูงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบให้น้อยลง แต่หากข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า ข้อกำหนดดังกล่าวก็มีผลใช้บังคับได้ ดังนั้น แม้คนโดยสารจะทำความตกลงกับผู้ขนส่งในการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างชัดแจ้งก็ตามแต่หากไม่ได้เป็นการเพิ่มประโยชน์ให้แก่คนโดยสารข้อกำหนดดังกล่าวก็ตกเป็นโมฆะซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ที่ยอมให้ข้อตกลงระหว่างคู่สัญญารับขนมีผลใช้บังคับได้หากคนโดยสารตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งแม้จะเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ตาม

ประการที่หก การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน

สำหรับการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. กำหนดให้ใช้บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับกับการฟ้องร้องทั้งในทางมูลสัญญาและมูลละเมิดเพื่อป้องกันการที่คนโดยสารหรือผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องหลักเลี้ยงที่จะนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาใช้บังคับ โดยเลือกฟ้องในทางละเมิดซึ่งจะทำให้ตนได้รับการชดใช้เต็มจำนวนทั้งที่มีกฎหมายที่บังคับใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว และเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดกรณีที่เกิดของคดีแตกต่างกันทั้งที่มีข้อเท็จจริงอย่างเดียวกันอันเนื่องมาจากการใช้กฎหมายต่างฉบับกัน เพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มิได้กำหนดให้ใช้กับการฟ้องร้องทั้งในมูลสัญญาและมูลละเมิด เมื่อคดีขึ้นสู่ศาล ศาลก็ต้องพิจารณากฎหมายขัดกันเพื่อดูว่าจะนำกฎหมายของประเทศใดมาใช้กับคดี

สำหรับอายุความในการฟ้องคดี ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดอายุความฟ้องคดีไว้สองกรณี คือ กรณีที่เกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสาร คนโดยสารหรือผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีภายใน 3 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่ถึงปลายทาง วันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด สำหรับการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้ที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหาย ผู้เสียหายต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่ถึงปลายทาง วันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีที่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนไว้โดยเฉพาะ ได้แก่ ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง ศาลในประเทศที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ และศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา และหากศาลไทยเป็นศาลที่มีเขตอำนาจข้างต้นก็ให้เสนอคำฟ้องต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. คือ ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ เนื่องจากผู้ประกอบการดังกล่าวมีภาระที่จะต้องดำเนินการต่างๆ ให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลดีแก่ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเนื่องจากกฎหมายกำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งไว้ซึ่งทำให้ภาระของผู้ประกอบการขนส่งลดน้อยลงและผู้ขนส่งสามารถเชื่อมั่นได้ว่าตนจะไม่ถูกพิพากษาให้ใช้ค่าเสียหายในเชิงลงโทษตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 หรือการชดใช้ค่าเสียหายในลักษณะอื่นที่ไม่สามารถกระทำได้ ทั้งยังเป็นการสร้างความแน่นอนและลดความเสี่ยงในการประกอบกิจการอีกด้วย ต่างจากหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ประกอบการรับขนจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตัวเองได้ทำให้ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศของไทยมีภาระหน้าที่ตลอดจนต้นทุนการประกอบการที่สูงกว่าผู้ประกอบการรับขนประเทศอื่น นอกจากนี้เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการไทย ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จึงได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดไว้ที่อัตราร้อยละ 5 ต่อปีนับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่

ผู้ขนส่งหรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ซึ่งแตกต่างกับการเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ที่ไม่ได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยสำหรับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะจึงต้องนำอัตราดอกเบี้ยผิดนัดตามมาตรา 224 วรรคหนึ่งมาใช้คืออัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี

สำหรับคนโดยสารเมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดจำนวนเงินขั้นสูงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจึงทำให้คนโดยสารที่ได้รับความเสียหายมากเกินกว่าเงินจำนวนดังกล่าวต้องเสียสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ตามที่เสียหายจริง แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็มีผลดีแก่คนโดยสารในหลายประการ เช่น การที่คนโดยสารไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้ว่าสัมภาระลงทะเลเปื้อนสูญหายหรือเสียหายก็มีผลเพียงให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเปื้อนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย หากทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงดังเช่นที่กำหนดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ นอกจากนี้ หากสัมภาระติดตัวสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่คำนึงว่าเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ ต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะเมื่อเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้น นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ยังให้ความสำคัญคุ้มครองแก่คนโดยสารที่อาจเสียหายจากการที่ผู้ขนส่งใช้อำนาจต่อรองที่เหนือกว่าออกข้อกำหนดที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้โดยให้ข้อกำหนดดังกล่าวตกเป็นโมฆะแม้ว่าคนโดยสารจะตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งก็ตาม

อย่างไรก็ตาม แม้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาด้านการขนส่งระหว่างประเทศอันเป็นการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การบริการ การลงทุนต่างๆ ตลอดจนการท่องเที่ยว แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. บางส่วนควรที่จะมีการเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดบางประการเพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

4.2 ข้อเสนอแนะ

ภายใต้กรอบความตกลง GMS และเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการรับขนไทย รวมถึงการให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสาร ผู้เขียนขอเสนอข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ดังนี้

1. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้แบ่งสัมภาระออกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเลเบียน ซึ่งสัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเลเบียนมีระบบความรับผิดชอบและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน การนำบทนิยามศัพท์ตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่ว่า “สัมภาระติดตัว” หมายความว่า สัมภาระซึ่งอยู่ในความดูแลของคนโดยสารระหว่างการเดินทาง และ “สัมภาระลงทะเลเบียน” หมายความว่า สัมภาระที่ผู้ขนส่งรับมอบมาจากคนโดยสารเพื่อทำการขนส่ง จะเป็นประโยชน์ต่อการทำความเข้าใจด้วยทกกฎหมายและทำให้กฎหมายมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่วนสิ่งใดบ้างที่จะถือว่าเป็น “สัมภาระ” ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการยากที่จะกำหนดขอบเขตของคำดังกล่าวให้ครอบคลุมในทุกการเดินทางและวัตถุประสงค์ของคนโดยสาร การให้เป็นดุลพินิจของศาลในการพิจารณาว่าสิ่งของที่คนโดยสารกล่าวอ้างว่านำมาด้วยถือเป็นสัมภาระหรือไม่ จะเป็นการเหมาะสมยิ่งกว่า

2. อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS อันเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งของที่คนโดยสารนำติดตัวมาด้วยและเก็บรักษาไว้เองออกเป็น “สัมภาระติดตัว” และ “ของใช้ส่วนตัว” โดยให้มีระบบความรับผิดชอบเป็นอย่างเดียวกัน ในขณะที่ตัวบทในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. บัญญัติไว้เพียงแค่สัมภาระติดตัวเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับของใช้ส่วนตัวเนื่องจากผู้ร่างมีเจตนาให้คำว่า “สัมภาระติดตัว” หมายความว่ารวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันปัญหาในอนาคตจากการตีความว่าการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวไว้ นั้นเพราะต้องการหมายหมายความรวมอยู่ในคำว่าสัมภาระติดตัวหรือเพราะไม่ประสงค์ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ผู้เขียนจึงเห็นควรให้เพิ่มบทนิยามศัพท์ของคำว่า “สัมภาระติดตัว” ให้เห็นชัดเจนว่าหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย

3. กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้โดยอนุโลม และกำหนดนิยาม “การบาดเจ็บทางจิตใจ” ไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ให้ชัดเจนว่ามีความหมายอย่างไรเพื่อเป็นแนวทางในการใช้ดุลพินิจของศาลในการกำหนดค่าเสียหายอื่นนอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังเช่นพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

4. กำหนดนิยาม “ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย” โดยให้ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ หรือการเรียกให้ชำระหรือเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหาย เพื่อให้การคำนวณค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ไม่กำหนดนิยามดังกล่าวไว้ คนโดยสารหรือผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องก็จะได้รับการชดใช้เฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียมศาลเท่านั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับในความเป็นจริงที่คนโดยสารหรือผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยมิได้ฟ้องคดีหรือก่อนการฟ้องคดี เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถาม

5. การกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องดูแลรักษาสัมภาระที่ไม่มีบุคคลใดมารับไว้แทนคนโดยสารตามมาตรา 14 วรรคสามเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ขนส่งอย่างมากเพราะหากผู้ขนส่งไม่ใช้สิทธิในการนำสัมภาระออกขายทอดตลาดแล้วสัมภาระดังกล่าวสูญหายหรือเสียหายไปในระหว่างนั้นผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ควรมีการกำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับสิ้นสุดลงนับแต่ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดตามควรแก่พฤติการณ์โดยนำไปเก็บไว้ในที่ปลอดภัยและเหมาะสม เช่น นำไปวางไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ เช่นเดียวกับอนุสัญญา CVR เพื่อเป็นการลดภาระให้แก่ผู้ขนส่ง

6. กำหนดให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ในระหว่างที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องกับผู้ขนส่งเจรจาเรื่องค่าเสียหายจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจาเพื่อไม่ให้ผู้ขนส่งที่ไม่สุจริตใช้เรื่องอายุความเป็นเทคนิควิธีการต่อสู้คดีทางกฎหมายโดยการเจรจาต่อรองเพื่อยืดเวลาออกไปจนพ้นกำหนดอายุความ และเพื่อแก้ปัญหาจากการที่อายุความฟ้องร้องคดีในกรณีที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหายหรือความเสียหายจากการล่าช้าที่มีระยะเวลาสั้นคือเพียง 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่ถึงปลายทาง วันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

7. ควรแก้ถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จากคำว่า “ล่าช้า” เป็น “ชักช้า” เพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของถ้อยคำในกฎหมายการรับชนที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการถึงจุดปลายทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือเวลาอันควร ดังเช่นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งหากเป็นการรับชนของ ตัวบทในมาตรา 616 ใช้คำว่า “ส่งมอบชักช้า” และหากเป็นการรับชนคนโดยสาร ตัวบทในมาตรา 634 ก็กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อคนโดยสาร “ในความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ชักช้าในการขนส่ง” หากเป็นความรับ

ผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตัวยกในมาตรา 39 ก็ใช้คำว่า “ส่งมอบซั๊กซ่า” นอกจากนี้ ตัวยกในมาตรา 20 และมาตรา 21 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ใช้คำว่า “ส่งมอบซั๊กซ่า” เช่นกัน

8. ตัดข้อความในมาตรา 6 ที่ว่า “...และได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง...” เพราะแม้จะไม่มีกรขนส่งต่อไปยังจุดปลายทางหรือยังคงใช้การขนส่งรูปแบบเดิมคือโดยรถไปยังจุดปลายทาง เจตนารมณ์ของกฎหมายก็ยังคงต้องการให้การขนส่งทางถนนที่หยุดลงก่อนเข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งอยู่ภายใต้ขอบเขตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

จากการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. แล้วผู้เขียนพบว่าหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ยังมีความไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมบางประการ ควรที่จะมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนและบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลง GMS ซึ่งส่งผลให้ไทยมีภาระผูกพันในการนำหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในความตกลง GMS มาอนุวัติเป็นกฎหมายภายใน ดังนั้น การแก้ไขหรือเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จึงต้องอยู่ภายใต้กรอบของความตกลง GMS ซึ่งข้อเสนอแนะที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้ข้างต้นจะช่วยให้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เกิดความชัดเจนและบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยไม่เป็นการขัดหรือแย้งกับความตกลง GMS แต่อย่างใด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน.

กรุงเทพมหานคร : สุทธิสารการพิมพ์, 2528.

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่ง

สหภาพพม่าว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง. [ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา:

<http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgi-bin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1922&fname=.TIF> (2552, กันยายน)

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างรัฐบาลแห่ง

ราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. [ออนไลน์].

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

[GroupID=0005&FileID=1937&fname=.TIF](http://gfmis.mfa.go.th/treaty/imgservice/cgi-bin/dsptiff.asp?GroupID=0005&FileID=1937&fname=.TIF) (2552, กันยายน)

กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาล

แห่งราชอาณาจักรกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง.

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

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

กลุ่มภารกิจด้านข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสุขภาพ. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์. [ออนไลน์].

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

กองสารนิเทศและศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม. แผนการพัฒนา

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

[News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552](http://dip.motc.go.th/MOTC/News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552)

[.](http://dip.motc.go.th/MOTC/News_MOTC_/public/News_Onepage.jsp?motc_number=404&motc_yy=2552) (2552, กันยายน)

การทำเรือแห่งประเทศไทย. การขนส่งทางบกระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรป. [ออนไลน์]. 2550.

แหล่งที่มา: http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine470_2.html.

(2552, กันยายน)

คณิง ภาไชย. คำอธิบายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม.

กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า จ้าง

ทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550.

จิต เศรษฐบุตร. กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 6 : โครงการตำราและเอกสาร

ประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้าง

แรงงาน จ้างทำของ และรับขน. พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะ

นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 10, 2540.

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายรับขนทางอากาศ. วารสารกฎหมายการ

ขนส่งระหว่างประเทศ

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9 แก้ไขเพิ่มเติม.

กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. แก้ไขปรับปรุง

ใหม่ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.

ไผทชิต เอกจริยกร. อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทาง

ปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 2547.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.

โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
กรุงเทพมหานคร, 2550.

พจน์ ปุษาปาคม. ละเมิด. : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530.

พันธุ์ทิพย์ สายสุนทร. กฎหมายขัดกันที่เกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐเหนือคดีการค้ำระหว่างประเทศ. :

เอกสารประกอบการบรรยายในหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้ำระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

พิศวาส สุคนธ์พันธุ์. ความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายระบบคอมมอนลอว์. วารสารนิติศาสตร์,
2524.

ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม

พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2551.

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

วารสารเมืองโบราณ. เลาะเลียบริมถนนเจริญกรุง. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา: <http://www.muangboranjournal.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2417>.

(2554, มกราคม)

ศันนกรณ (จำปี) โสทธิพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และ

ลามิควรรได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2 : วิญญูชน, 2552.

ศศิธร อนุพงษ์กุลกิจ. กฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญา

มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

ศักดิ์ สมองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม

พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2551.

ศักดิ์ สมองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา. แก้ไข

เพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2545.

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2547-2550. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index7URL/>. (2554, มกราคม)

สัญญาชัย นินนาท. กฎหมายระหว่างประเทศเอกชน แผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2551.

สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ชอเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

โสภณ รัตนากกร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หนี้. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2548.

สุจินต์ เจนพาณิชย์พงศ์. ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไทย. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา: http://www.thaitrucknavigator.org/truck/thaitrucknavigator/trucknavigator/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=52&Itemid=106 (2553, สิงหาคม)

อรพรรณ พันธุ์พัฒนา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ฝากทรัพย์ วิธีการเฉพาะสำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ฝากเงิน ฝากของในคลังสินค้า จ้างแรงงาน จ้างทำของรับขน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2549.

อาภาพร อมราสิงค์. ปัญหาการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) มาใช้แก่การจำกัดความรับผิดชอบในกฎหมายขนส่งของไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.

“รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายรัฐบาล (นายสมัคร สุนทรเวช)” ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ถึง 31 กรกฎาคม 2551.

ภาษาอังกฤษ

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

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

Cotugno. Eloise. No Rescue in Sight for Warsaw Plaintiffs from Either Courts or Legislature-Montreal Protocol 3 Drowns in Committee. *Journal Air Law and Commerce* 58, no. 3 (Spring 1993)

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

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

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

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

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

ตารางเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญา รับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน
ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 ภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน ประมวลกฎหมายแห่งและ
พาณิชย์ลักษณะรับชน และร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่าง
ประเทศ พ.ศ. ...

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973

ภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน และ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน)	ร่างพ.ร.บ.
ขอบเขต การบังคับ ใช้	มาตรา 1 - เป็นการรับขนคนโดยสารและ สัมภาระทางถนนด้วยยานพาหนะ - เป็นการรับขนระหว่างประเทศซึ่ง ประเทศต้นทางหรือปลายทาง เป็นภาคีของอนุสัญญา แต่หาก การขนส่งต้องหยุดลงก่อนถึงจุด ปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดย รูปแบบอื่นต่อไป ให้ใช้อนุสัญญานี้ บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้ หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น	ข้อ 10 - เป็นการรับขนคนโดยสารและ สัมภาระ (เฉพาะสัมภาระที่ไปกับ คนโดยสาร) ทางถนนด้วยรถ - เป็นการรับขนระหว่างประเทศโดย สถานที่ต้นทางและสถานที่ ปลายทางเป็นภาคีของความตกลง - ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมี บำเหน็จหรือไม่	มาตรา 609 ประเภทการรับขนที่ไม่อยู่ในบังคับ - การรับขนของหรือคนโดยสารใน หน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย - การขนไปรษณีย์ในหน้าที่ของ กรมไปรษณีย์โทรเลขและการ สื่อสารแห่งประเทศไทย - การรับขนของทางทะเล	มาตรา 5 - เป็นการรับขนคนโดยสารและ สัมภาระทางถนนด้วยรถ - เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ หากการขนส่งนั้นต้องหยุดลงก่อนถึง จุดหมายปลายทางไม่ว่าด้วยเหตุใด ก็ตาม และได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่น ต่อไปยังจุดปลายทางก็ยังถือว่าการ ขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นก่อนการหยุด ลงนั้นอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้ แม้ว่ายังไม่ได้เข้าสู่อาณาเขตของ อีกประเทศหนึ่งก็ตาม(มาตรา 6)

	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมี บำเหน็จหรือไม่ - ไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติ ของคู่สัญญา - ไม่ว่าจะเป็นการรับขนโดย เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ 			<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีค่าตอบแทน หรือไม่
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------



 ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน)	ร่างพ.ร.บ.
สิทธิของผู้ ขนส่งใน การคิดค่า ธรรมเนียม สำหรับ สัมภาระที่ น้ำหนักเกิน	ไม่มี	<p>ข้อ 8</p> <p>1. กรณีที่เป็นการขนส่งไม่ประจำทาง ให้เป็นไปตามความตกลงของคนโดยสารและผู้ขนส่งว่าจะให้คนโดยสารสามารถนำสัมภาระติดตัวไปได้กี่กิโลกรัม</p> <p>2. กรณีที่เป็นการขนส่งประจำทาง คนโดยสารสามารถนำสัมภาระไปได้คนละไม่เกิน 20 กิโลกรัมแต่สัมภาระต้องมีขนาดที่เหมาะสม หากเกิน 20 กิโลกรัม ต้องเสียค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนเกินในอัตราไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าโดยสารต่อจำนวนกิโลกรัมที่เกิน</p>	ไม่มี	<p>มาตรา 11 วรรคสาม</p> <p>หากสัมภาระที่นำติดตัวไปมีน้ำหนักหรือจำนวนเกินกว่าเกณฑ์สูงสุดที่กำหนดให้คนโดยสารนำไปกับตนได้ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คนโดยสารก็ต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม</p>

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
<p>หน้าที่ในการออกเอกสารรับชนคนโดยสาร (ตัวโดยสาร)</p>	<p>มาตรา 5</p> <p>ให้ผู้ขนส่งออกตัวโดยสารให้แก่คนโดยสาร โดยผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบตัวรายบุคคลหรือตัวหมู่คณะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • รายการที่ต้องมี 1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2) ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา และ 3) เงื่อนไขใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญา • ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการผิดหน้าที่ตามมาตรา 5 	<p>ข้อ 11 (ก)</p> <p>ให้ทำการบันทึกสัญญารับชนโดยการออกตัวโดยสาร ผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบกลุ่มหรือเฉพาะรายบุคคล หรือออกให้แก่คนโดยสารโดยระบุชื่อหรือแก่ผู้ถือก็ได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • รายการที่ต้องมีในตัวโดยสารเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ 1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2) จุดต้นทางและปลายทาง 3) วันเดินทางหรือระยะเวลาที่ใช้ตัวได้ 4) ราคาค่าขนส่ง และ 5) การอ้างถึงกฎหมายเกี่ยวกับระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม 	<p>ไม่มี</p>	<p>มาตรา 9</p> <p>กำหนดให้สัญญารับชนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตัวโดยสาร โดยผู้ขนส่งอาจออกตัวโดยสารแบบรายบุคคลหรือหมู่คณะ หรือออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือให้แก่ผู้ถือก็ได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • รายการที่ต้องมีในตัวโดยสารทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ (มาตรา 10) (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (2) จุดต้นทางและจุดปลายทาง (3) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารใช้ตัวโดยสารนั้นได้ (4) ราคาค่าโดยสาร และ (5) ข้อความที่อ้างถึงกฎหมายที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญา

	<ul style="list-style-type: none"> มาตรา 6 ข้อความที่ปรากฏหลังตัวโดยสารถือเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) 	<p>ภาคผนวกนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> หากไม่มีการออกตัวโดยสาร หรือมีการออกตัวโดยสารไว้แต่ตัวโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหาย ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับขน 	<p>รับขน</p> <ul style="list-style-type: none"> การไม่ได้ออกตัวโดยสาร หรือมีการออกตัวโดยสารแต่ตัวโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายไปจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับขน
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
สิทธิของผู้ ขนส่งใบ การโอนตัว โดยสาร	มาตรา 7 คนโดยสารโอนตัวได้ก่อนเริ่ม เดินทาง หากตัวไม่มีข้อกำหนด ห้ามโอนและตัวไม่ได้ระบุชื่อไว้	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
หน้าที่ใน การส่งมอบ สัมภาระ	มาตรา 10 ให้ผู้ขนส่งส่งมอบโดยสุจริตให้แก่ ผู้ทรงใบรับสัมภาระลงทะเบียน แต่ถ้าไม่ได้ออกใบรับสัมภาระ ลงทะเบียน ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้อง ส่งมอบให้ เว้นแต่จะพิสูจน์สิทธิ ของตนได้และผู้ขนส่งอาจเรียก ประกันได้แต่ต้องส่งคืนประกัน ภายใน 1 ปีตามมาตรา 10 วรรค สอง	ไม่มี	มาตรา 635 เมื่อผู้โดยสารไปถึงยัง จุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มี หน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทาง ของผู้โดยสารทันที	มาตรา 14 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบสัมภาระ ที่คนโดยสารได้มอบไว้ให้แก่ผู้ถือ ใบรับสัมภาระลงทะเบียน หาก ผู้ที่มารับ ไม่มีใบรับสัมภาระ ลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งก็ไม่ จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้ เว้นแต่ จะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนได้

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
หน้าที่ในการตั้งข้อสงวนของผู้ขนส่ง	ไม่มี	<p>ข้อ 11 (ข)</p> <p>กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอกในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระ และหากพบความผิดปกติหรือสภาพที่ไม่สมบูรณ์ใดๆ ของสัมภาระให้ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนไว้ในตัวสัมภาระนั้นด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี 	ไม่มี	<p>มาตรา 12</p> <p>ในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียน และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี

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

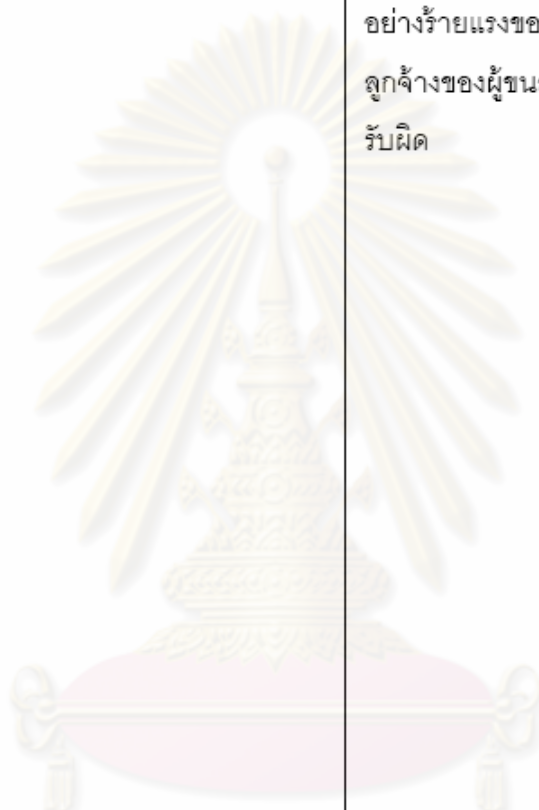
หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับขน)	ร่างพ.ร.บ.
บุคคลที่ ถือว่าเป็น ผู้ขนส่ง	มาตรา 1 วรรคสาม - บุคคลซึ่งในทางการค้ารับที่จะ ขนส่งคนโดยสารไม่ว่าขนส่งด้วย ตนเองหรือไม่ - ทั้งเอกชน รัฐ หรือองค์กรของรัฐ - ไม่รวมถึงผู้ประกอบการแท็กซี่ หรือผู้ให้บริการเช่ายานพาหนะ พร้อมคนขับรถ	ข้อ 2 (ข) - บุคคลผู้รับทำการขนส่งคน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

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ประเภทของความเสียหาย	1. ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร 2. ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร 3. ความเสียหายที่เกิดจากการชก้ำในการรับชนสัมภาระ	1. ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร 2. ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร 3. ความเสียหายที่เกิดจากการชก้ำในการรับชนคนโดยสารและสัมภาระ	1. ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร 2. ความเสียหายที่เกิดแก่เครื่องเดินทางของคนโดยสาร 3. ความเสียหายที่เกิดจากการชก้ำในการรับชนคนโดยสารและเครื่องเดินทาง	1. ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร 2. ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร 3. ความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับชนคนโดยสารและสัมภาระ
ความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร	มาตรา 11 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความตายและการบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือจิตใจที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการรับชนและเกิดขึ้นขณะที่คนโดยสารอยู่ในรถ ขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ หรือเกิดขึ้นเชื่อมต่อการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง	ข้อ 13 (ก) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบการสูญหายหรือเสียหายจากการตาย การบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่นๆ อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการรับชนซึ่งเกิดขึ้นขณะที่คนโดยสารอยู่ในรถ ขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ	มาตรา 634 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายขึ้นแก่ตัวคนโดยสาร	มาตรา 15 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจที่เกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียน/เครื่องเดินทางที่ได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่ง	มาตรา 14 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหาย โดยความรับผิดจะเริ่มต้นนับแต่ได้รับสัมภาระ และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบให้แก่ผู้มารับหรือเมื่อได้นำไปฝากไว้ในที่ปลอดภัยและเหมาะสม	ข้อ 13 (ค) (1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับสัมภาระและเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น	มาตรา 616 ประกอบมาตรา 637 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งนั้นสูญหายหรือบุบสลาย	มาตรา 17 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียน นับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระนั้น
กรณีที่ต้องว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย	มาตรา 15 วรรคแรก หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนได้ภายใน 14 วันนับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบให้ถือว่าสัมภาระสูญหาย • ถ้าภายหลังพบภายใน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสาร	ข้อ 13 (ค) (2) หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารได้ภายใน 30 วัน นับจากเวลาที่มาถึง เวลาที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึง คนโดยสารมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายได้	ไม่มี	มาตรา 17 วรรคสอง กรณีที่ไม่มี การส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนภายใน 30 วันนับแต่เวลาที่รถมาถึงจุดปลายทางหรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดจะเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่า

	<p>เรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบ และภายใน 30 วันนับแต่วันที่คนโดยสารได้รับการแจ้ง มาตรา 15 วรรคสอง ให้สิทธิคนโดยสาร 2 ประการ คือ</p> <p>1) เลือกที่จะไม่รับมอบและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือ</p> <p>2) ให้ผู้ขนส่งส่งมอบแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทาง แต่คนโดยสารต้องคืนค่าเสียหายจากการที่สัมภาระสูญหายที่ตนได้รับไว้แล้วแต่ยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบชดเชย</p>	<ul style="list-style-type: none"> • หากต่อมาพบสัมภาระนั้น ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารทันที และคนโดยสารมีสิทธิเลือก 2 ประการ คือ <p>1) ให้ผู้ขนส่งส่งมอบโดยต้องคืนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายที่ได้รับไปแล้ว แต่ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหายหรือความล่าช้า หรือ</p> <p>2) หากมิได้เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการตามควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่</p>		<p>สัมภาระลงทะเลเป็นนัยสูญหายและคนโดยสารมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย</p> <ul style="list-style-type: none"> • หากต่อมาพบสัมภาระดังกล่าว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที คนโดยสารมีทางเลือก 2 ประการ ตามมาตรา 17 วรรคสาม <p>1) เรียกเอาสัมภาระนั้นโดยคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมา แต่ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายบางส่วนหรือการล่าช้า</p> <p>2) เลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืนซึ่งมาตรา 17 วรรคสี่ ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
<p>การแจ้งเกี่ยวกับความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ/ การตั้งข้อสงวนโดยคนโดยสาร/ การยึดเอื้อนเมื่อได้รับมอบ</p>	<ul style="list-style-type: none"> หากสัมภาระที่ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่ง โดยอาจทำด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ (หากแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ตามมาตรา 22 วรรคสาม) ภายใน 7 วันนับจากวันที่ได้รับสัมภาระนับจากวันที่ได้รับสัมภาระ (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง) หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง กำหนดเวลา 7 วันที่ต้องร้องเรียนต่อผู้ขนส่งให้เริ่มนับจากวันที่ทราบถึงความสูญหาย แต่ไม่ช้ากว่าเวลาที่ยานพาหนะ 	<p>ข้อ 17 (ก)</p> <p>กำหนดหน้าที่ของคนโดยสารในการตรวจสอบจำนวน รายการ และสภาพของสัมภาระเมื่อผู้ขนส่งมอบ หากพบว่าสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> หากไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาระนั้นถูกส่งมอบในลักษณะสมบูรณ์และไม่เปลี่ยนแปลง (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง) 	<ul style="list-style-type: none"> หากความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางสามารถเห็นได้จากภายนอก ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อคนโดยสารรับไว้โดยไม่ยึดเอื้อน หากความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก ถ้าคนโดยสารได้บอกกล่าวไม่ว่าด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ แม้คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่ยึดเอื้อนก็ตาม หากความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเกิดจากการทุจริตหรือประมาทเลินเล่อ 	<ul style="list-style-type: none"> ขณะที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเป็นคืนจากผู้ขนส่ง คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่าสัมภาระที่ได้รับมอบไม่ครบจำนวน หรือมีความเสียหายเกิดขึ้น คนโดยสารต้องแสดงข้อสงวนทันที โดยข้อสงวนนั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร (มาตรา 13 วรรคหนึ่ง) หากคนโดยสารรับมอบโดยไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเป็นคืนให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย (มาตรา 13 วรรคสอง)

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

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัว/เครื่องเดินทางที่ไม่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่ง	ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระติดตัว (รวมถึงของใช้ส่วนตัว) หากเกิดจากอุบัติเหตุ แต่หากถูกขโมยหรือหาไม่พบด้วยเหตุอื่นที่ไม่ใช่อุบัติเหตุ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเมื่อได้คนโดยสารส่งมอบสัมภาระนั้นไว้ในความดูแล (his care) ของผู้ขนส่งเท่านั้น	ข้อ 13 (ง) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวสูญหายหรือเสียหาย หากเกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถ	มาตรา 638 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากเครื่องเดินทางที่ไม่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งสูญหายหรือบุบสลาย หากเกิดจากการความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง	มาตรา 18 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น
ความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับชน	มาตรา 15 วรรคสอง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับชนสัมภาระ	ข้อ 13 (ข) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าในการเดินทางมาถึงของคนโดยสารและสัมภาระ	<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งคนโดยสารชักช้า ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 634 การขนส่งเครื่องเดินทางชักช้า ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 635 	มาตรา 16 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
บุคคลที่ผู้ ขนส่งต้อง รับผิดชอบ ในการกระทำ หรือการงด เว้นการ กระทำการ	มาตรา 4 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการ กระทำหรือการงดเว้นของ ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่น ๆ ที่ผู้ขนส่งให้บริการในการ ปฏิบัติการรับชนนั้น	ข้อ 12 (ค) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการทำ หรือการงดเว้นของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วง ที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการ การปฏิบัติการรับชนของตน	มาตรา 638 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากเครื่อง เดินทางที่มีได้รับมอบหมายสูญหาย หรือบุบสลายไปเพราะความผิดของ ลูกจ้างของผู้ขนส่ง	มาตรา 19 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการทำ หรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้ รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปใน ทางการที่จ้างหรือภายในขอบ อำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือใน กิจการที่รับจ้างช่วงนั้น
ความรับผิด ในการ กระทำหรือ การงดเว้น การกระทำ การของ บุคคลภาย นอก	มาตรา 17 วรรคสอง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดจากการ กระทำหรือการงดเว้นที่บุคคล ภายนอกโดยผู้ขนส่งมีสิทธิ ไล่เบี้ยกับบุคคลดังกล่าว	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
การฟ้องร้องบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ	ไม่มี	ข้อ 12 (ค) ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิในการอ้างข้อต่อสู้ อย่างเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกนี้	ไม่มี	มาตรา 19 ตอนท้าย ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วงมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัด ความรับผิด และข้อต่อสู้ในไต่ของ ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้
เหตุยกเว้นความรับผิด	<ul style="list-style-type: none"> เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำโดยไม่ชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือเกิดจากพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร และกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหาย เกิดจากอุบัติเหตุการณ์ นิวเคลียร์ (มาตรา 17 วรรคหนึ่ง 	ข้อ 15 (ก) (1) เหตุสุดวิสัย (2) สภาพผิดปกติแห่งสัมภาระหรือทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นเอง (3) ความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเอง หรือ (4) ปัญหาสุขภาพของคนโดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อน	<ul style="list-style-type: none"> เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ที่ความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร คือ เหตุสุดวิสัย และความผิดของคนโดยสาร (มาตรา 634) เหตุยกเว้นความรับผิดกรณี ที่ความเสียหายเกิดแก่ เครื่องเดินทาง คือ เหตุสุดวิสัย เกิด แต่สภาพแห่งของมันเอง และ ความผิดของคนโดยสาร (มาตรา 616 ประกอบมาตรา 637) 	มาตรา 20 วรรคหนึ่ง (1) เหตุสุดวิสัย (2) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั้นเอง (3) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง (4) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

	<p>และวรรคสาม)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เหตุยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีเฉพาะ - เมื่อความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้ว (มาตรา 11 วรรคสอง) - เมื่อความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระเกิดจากสภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาะนั้นเองหรือจากความเสียหายพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการนำเปื้อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพหรือเกิดจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถ 			
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	--	--

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



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
การจำกัด ความรับผิด	<ul style="list-style-type: none"> ใช้หน่วยฟังก์ทิงค้ำ แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็น การจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารและการจำกัดความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ 	<ul style="list-style-type: none"> ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็น การจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร การจำกัดความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ และการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้า 	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็น ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร การจำกัดความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระสัมภาระ และการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการรับชนล่าช้า
การคำนวณ ค่าสินไหม ทดแทน	<p>มาตรา 13 วรรคสองและมาตรา 16 วรรคสอง</p> <p>จำนวนเงินที่จำกัดไม่รวมถึง</p> <ol style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ การเรียกให้ชำระหรือค่าใช้จ่าย และ ดอกเบี้ยตามที่กำหนดในกฎหมายที่นำมาใช้กับคดี 	<p>ข้อ 14 (ก)</p> <p>ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด</p> <ol style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามกฎหมาย ดอกเบี้ย ค่าโดยสารทั้งหมดหรือบางส่วนตามระยะทางที่ไม่ได้ขนส่ง 	ไม่มี	<p>มาตรา 25 วรรคสองและวรรคสาม</p> <p>ค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด</p> <ol style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย ดอกเบี้ย และ ราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
เหตุตัดสิทธิ์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด	<ul style="list-style-type: none"> ● ตามมาตรา 18 วรรคสอง เหตุตัดสิทธิ์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีทั่วไป คือ เมื่อการสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ ● ตามมาตรา 11 วรรคสาม และมาตรา 14 วรรคสาม เป็นเหตุตัดสิทธิ์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกรณีเฉพาะ กล่าวคือ ในกรณีความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารและสัมภาระ จากการที่ผู้ขับขี่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ข้อ 15 (ข) หากกรณีที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพบกพร่องหรือพนักงานขับรถมีปัญหาทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด ● ข้อ 16 เกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นโดยจงใจหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงทั้งที่คาดหมายได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า เช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างเหตุเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดหรือเพื่อจำกัดความรับผิดได้ 	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> ● เหตุตัดสิทธิ์ในการยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคสอง รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่อง หรือผู้ขับขี่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ ● เหตุตัดสิทธิ์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามมาตรา 26 การที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจให้เกิด หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้

	<p>ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการรับชมมีความผิดปกติ หรือการกระทำที่ไม่ชอบใดๆ หรือความประมาทของบุคคลที่ผู้ขนส่งเข้ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ</p>			
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--



ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
ข้อตกลงที่แตกต่างจากที่กฎหมายกำหนด	มาตรา 23 วรรคหนึ่งและวรรคสอง ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมให้ตกเป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของสัญญา	ข้อ 12 (ก) ข้อตกลงใดๆ ในสัญญารับชนไม่ว่าจะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมที่เป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติแห่งภาคผนวกนี้ให้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่จะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสาร แต่ความเป็นโมฆะนี้ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่น	มาตรา 639 ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตกเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง	มาตรา 21 ข้อกำหนดใดในสัญญารับชนที่มีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการปลดปล่อยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่จะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า แต่ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญา
ความรับผิดตามสัญญาและละเมิด		ข้อ 12 (ข) การใช้สิทธิเรียกร้องไม่ว่าจะกล่าวอ้างโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็นำภาคผนวกนี้ไปใช้บังคับ		มาตรา 28 ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับชน ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
เขตอำนาจศาล	<p>มาตรา 21 วรรคหนึ่ง</p> <p>1. ตามที่คู่สัญญาตกลงไว้ แต่ต้องตั้งอยู่ในรัฐภาคี</p> <p>2. สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือสถานประกอบธุรกิจของจำเลย</p> <p>3. สถานที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย</p> <p>4. สถานที่เดินทางหรือสถานที่ปลายทาง</p>	<p>ข้อ 17 (ค) (1)</p> <p>ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลของประเทศภาคีคู่สัญญา ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางการรับชน</p> <p>(2) ศาลในประเทศที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้</p> <p>(3) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือ</p> <p>(4) ศาลในประเทศที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา</p>	<p>เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระธรรมนูญศาลยุติธรรม</p>	<p>มาตรา 29</p> <p>(1) ศาลในประเทศที่การรับชนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง</p> <p>(2) ศาลในประเทศที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย หากสามารถระบุได้</p> <p>(3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือ</p> <p>(4) ศาลในประเทศที่เป็นใจทกที่มีภูมิลำเนา</p> <ul style="list-style-type: none"> • หากศาลไทยมีเขตอำนาจให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	อ่างพ.ร.บ.
อายุความ	<p>มาตรา 22 วรรคสอง</p> <p>1. หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของคนโดยสาร ต้องฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้รับความสูญเสียหรือเสียหายหรือนับแต่วันที่ได้อุบัติเหตุ หรือควรรู้ แต่ต้องไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>2. หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีที่เกี่ยวกับการรับชนในกรณีอื่นๆ ต้องฟ้องร้องดำเนินคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทางหรือในกรณีที่ยานพาหนะมาไม่ถึงสถานที่</p>	<p>ข้อ 17 (ข)</p> <p>1. อายุความในการฟ้องคดีสำหรับกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจ คือ 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่มาถึง วันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า</p> <p>2. อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการสูญหายหรือเสียหายและล่าช้าที่เกิดแก่สัมภาระและทรัพย์สินส่วนบุคคลและความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการมาถึงของคนโดยสาร คือ 6 เดือน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ วันที่มาถึง วันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทางอย่างใด</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● อายุความในการฟ้องคดีสำหรับการที่ผู้โดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี ● อายุความในการฟ้องคดีสำหรับกรณีผู้โดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายในกรณีที่เครื่องเดินทางสูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบช้าช้า มาตรา 624 กำหนดอายุความไว้โดยผู้โดยสารต้องใช้สิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต ซึ่งต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี 	<p>มาตรา 31</p> <p>(1) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร มีอายุความ 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทางหรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด</p> <p>(2) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร มีอายุความ 6 เดือน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึง</p>

	ปลายทาง อายุความจะเริ่มนับ แต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง ณ สถานที่ปลายทาง	มาถึงสถานที่ปลายทางอย่างไร อย่างหนึ่งโดยใช้เวลาที่ช้ากว่า	ปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะ ไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็น วันหลังสุด
--	-------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อ	CVR	ภาคผนวก 5	ป.พ.พ. (ลักษณะรับชน)	ร่างพ.ร.บ.
อนุญาต ตุลาการ	เสนอเรื่องต่อองค์กรชี้ขาดอื่น นอกจากศาลได้ แต่ต้องตกลงกัน หลังเกิดข้อพิพาท	ข้อ 17 (ข) กำหนดอายุความเช่นเดียวกับการ ยื่นฟ้องต่อศาล	ไม่มี	มาตรา 30 คู่กรณีสามารถตกลงกันเพื่อเสนอ ข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ ชี้ขาดได้ แต่การตกลงกันดังกล่าว จะต้องทำภายหลังจากที่เกิดสิทธิ เรียกร้องแล้ว
อายุความ หยุดนับ	ตามมาตรา 22 วรรคสาม เมื่อมี การร้องเรียนเป็นลายลักษณ์ อักษรอายุความจะสะดุดหยุดอยู่	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ขยายอายุ ความ	ตามมาตรา 22 วรรคสี่ ให้เป็นไป ตามบทบัญญัติของกฎหมาย หรือศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่ พิจารณาคดี			

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข.

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

ศูนย์วิทยพัทยาการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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

THE CONTRACTING PARTIES,

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

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

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

Article 2

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

Article 3

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

Chapter II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 4

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

Chapter III

TRANSPORT DOCUMENTS

Section I. PassengersArticle 5

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

Article 6

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

Article 7

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

Section 2. Luggage

Article 8

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

Article 9

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

Article 10

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

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Section 1. Personal Injuries

Article 11

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

Article 12

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

Article 13

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

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

Section 2. Damage to Luggage

Article 14

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

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

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

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

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

Article 15

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

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

Article 16

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

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

Section 3. General Provisions

Article 17

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

Article 18

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

Article 19

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

Chapter V

CLAIM AND ACTIONS

Article 20

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

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

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

Article 21

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

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

and in no other court or tribunal.

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

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

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

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

Article 22

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

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

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

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

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

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

Chapter VI

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 23

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

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

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

Chapter VII

FINAL PROVISIONS

Article 24

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

Article 25

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

Article 26

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

Article 27

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

Article 28

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

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

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

Article 29

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

Article 30

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

Article 31

1. Any Contracting Party to the Agreement on General Conditions for International Carriage of Passengers by Bus, signed at Berlin on 5 December 1970, may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that in the event of conflict between this Convention and the aforesaid Agreement it will apply the provisions of the latter to an operation for which, according to the contract of carriage,
 - (a) the places of departure and of destination are situated in the territory of a State which has made the declaration, or
 - (b) carriage is to take place in the territory of at least one State which has made the said declaration and is not to take place in the territory of any Contracting Party to this Convention which has not made the declaration.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

Article 32

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

Article 33

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

Article 34

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

Article 35

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

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

Article 36

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

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

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



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค.

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

ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ANNEX 5: CROSS-BORDER MOVEMENT OF PEOPLE

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

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

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

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Part I: General Provisions

Article 1: Definitions

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

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

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

Article 2: Valid Travel Documents and Visas

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

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

(b) Visa Issuance Conditions and Procedures

(i) General Conditions for People Crossing the Border

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

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

- Period of Visa Validity

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

- Required Documents To Support the Application

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

(c) Language

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

Article 3: Health Inspection of People

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

(b) Principle: no examination.

As a rule, people who:

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

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

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

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

- (d) **Reaction to Spotting Infected Individuals**

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

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

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

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

- (a) **Temporary Admission**

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

(b) Duty Free Importation

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

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

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

Article 5: Sanitary Inspection of Personal Effects

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

Part III: Facilitation Measures

Article 6: Facilitation Measures

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

Part IV: Passenger Transport Conditions

Article 7: Transport Pricing

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

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

Article 8: Accompanied Luggage Allowance and Excess Luggage Charges

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

Article 9: Unaccompanied Luggage

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

Part V: Passenger Road Carrier Liability Regime

Article 10: Scope of Application

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

Article 11: The Contract of Carriage

- (a) Transport Documents

Passenger Ticket

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

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

Luggage Registration Voucher

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

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

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

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

(b) Remarks

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

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

Article 12: Principles of Carrier Liability

(a) Mandatory Law

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

(b) In Contract and in Tort

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

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

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

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

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

(b) Delay

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

(c) Loss of or Damage to Registered Luggage

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

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

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

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

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

(b) Regarding Personal Injury

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

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

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

(ii) Hand Luggage and Personal Effects

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

(iii) Overall Limit

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

(d) Regarding Delay

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

Article 15: Exoneration of Carrier Liability

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

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

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

Article 17: Claims and Actions

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

(b) Time Bar

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

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

(c) Jurisdiction

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

Article 18: Compulsory Passenger Carrier Liability Insurance

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

Part VI: Final Provisions

Article 19: Amendment

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

Article 20: Ratification or Acceptance

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People
.....**Article 21: Entry into Force**

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

Article 22: Conforming National Law

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

Article 23: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 24: Suspension of the Annex

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

Article 25: Relationship with the Agreement

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

Article 26: Dispute Settlement

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

Article 27: Denunciation

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

Annex 5: Cross-Border Movement of People

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

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

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

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Zhang Chunxian
Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

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

For the Government of the Union of Myanmar

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

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Suriya Jungrunreangkit
Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

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

ภาคผนวก ง.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

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

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางค้าปกติ

"ล่าช้า" หมายความว่า

(1) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าทีอันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกัน

“สัมภาระ” หมายความว่า สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนที่บุคคลนั้นได้ทำกับผู้ขนส่งโดยตนเองหรือโดยผู้ทำการแทน

“ข้อสงวน” หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้แสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบหรือในเวลาที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระนั้นคืนแล้วแต่กรณี

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน โดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

มาตรา ๖ ในกรณีที่การขนส่งตามสัญญารับขนต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น แม้ว่าการขนส่งดังกล่าวจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๕ แต่ทั้งนี้การขนส่งทางถนนเช่นว่านั้น ต้องมิใช่เป็นส่วนเสริมของการขนส่งรูปแบบอื่น

มาตรา ๗ ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

เอกสารการเดินทาง

ส่วนที่ ๑

ตั๋วโดยสาร

มาตรา ๙ สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วรายบุคคลหรือตั๋วหมู่คณะ

การไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร หรือตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน

มาตรา ๑๐ ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

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

ส่วนที่ ๒

สัมภาระ

มาตรา ๑๑ ให้ผู้ขนส่งออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้

ใบรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

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

(๖) จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

การไม่ออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้รับอนุญาตให้น้ำหนักหรือจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไปจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๒ ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเลเบียน ในเวลาที่ลงทะเลเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนตามความเหมาะสม ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี

มาตรา ๑๓ ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืน คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งของที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

มาตรา ๑๔ เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มิบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ

ในกรณีที่มิบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษา ดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้

ในกรณีที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๒
ความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๕ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

มาตรา ๑๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเลียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่รถได้ไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้สัมภาระกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารในทันที คนโดยสารมีสิทธิเรียกคืนสัมภาระนั้น โดยคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายบางส่วน หรือเพื่อการล่าช้า

ถ้าคนโดยสารไม่ใช่สิทธิเรียกคืนตามวรรคสาม ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่

ในกรณีที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัว ซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น โดยบุคคลดังกล่าวมีสิทธิอ้างช้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

มาตรา ๒๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุนั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั้นเอง
- (๓) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง
- (๔) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่

มาตรา ๒๑ ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนส่งซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น

หมวด ๓

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

และการคิดค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเท่าที่หน่วยสิทธิพิเศษกอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

ในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตาย บาดเจ็บ หรือได้รับความสูญเสียทางร่างกายหรือจิตใจ เป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคน โดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้อง

รวมกันเกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ

มาตรา ๒๓ ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งซัน แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

มาตรา ๒๔ ในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มีไขความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร

มาตรา ๒๕ คู่สัญญา รับขนอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ได้

จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก

ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

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

ถ้าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์แห่งการคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรืออนุญาตตุลาการมีคำชี้ขาด หรือในกรณีอื่น ณ วันที่ใช้เงิน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๔

การใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา ๒๘ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญาประกันภัยไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

หมวด ๕

การรับข้อพิพาท

มาตรา ๒๙ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

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

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๓๐ คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะ หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

หมวด ๖

อายุความ

มาตรา ๓๑ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับชนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(๑) สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร

(๒) หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร

นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๓๒ พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระระหว่างประเทศที่ตกลงทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาววรพัชรา กอบพิพัฒน์ เกิดที่กรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2526 สำเร็จการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และสำเร็จการศึกษาปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2548 สำเร็จการศึกษานิติบัณฑิตไทยจากสำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภาในสมัยที่ 59 ปีการศึกษา 2549 และเข้าศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2551



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย