

บทที่ 2

ความเป็นมาของการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ และกฎหมายการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

2.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

การขนส่งทางถนนอาจถือได้ว่าเป็นวิธีการขนส่งและการเดินทางที่เก่าแก่ที่สุด โดยมีวิวัฒนาการมาตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ จากการที่มนุษย์เรียนรู้ที่จะอยู่รวมกันเป็นกลุ่มและเริ่มออกเดินทางเพื่อแสวงหาอาหารและที่พักอาศัย โดยวิธีการขนส่งในยุคก่อนประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่คือการเดินและหากจำเป็นก็จะใช้วิธีการว่ายน้ำ ต่อมามนุษย์ก็เริ่มเรียนรู้ที่จะใช้สัตว์ในการเดินทางและบรรทุกข้าวของเครื่องใช้ จนเมื่อประมาณ 5,000 ปีก่อนคริสตกาลในยุคเมโสโปเตเมียเกิดการพัฒนากการขนส่งจากการใช้สัตว์เป็นพาหนะในการบรรทุกได้พัฒนาต่อมาเป็นการใช้เครื่องลากที่มีล้อ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญสำหรับการเดินทางและการขนส่ง และภายหลังจากที่มีการประดิษฐ์เครื่องลากที่มีล้อก็มีการสร้างถนนขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกเนื่องจากเครื่องลากที่มีล้อจะใช้งานได้ดีบนทางที่เป็นถนน

การขนส่งทางถนนก่อให้เกิดการปฏิวัติครั้งใหญ่ กล่าวคือ จากการที่ในยุคโรมันได้มีการสร้างถนนเป็นครั้งแรกเพื่อให้กองทัพสามารถเคลื่อนทัพได้อย่างรวดเร็วเพราะจากเดิมที่สภาพพื้นดินเปียกและมีน้ำขังทำให้การเคลื่อนทัพเป็นไปอย่างยากลำบากและทำให้ไปถึงยังจุดหมายช้ากว่าที่ควร หลังจากนั้นก็มี การสร้างถนนขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางถนนก็เกิดการที่มนุษย์ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง มนุษย์จึงประดิษฐ์เครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่ๆ ที่จะเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางบนถนน ทำให้เกิดจักรยาน รถม้า รถยนต์ และเครื่องกลต่างๆ ที่ใช้เครื่องยนต์ อย่างไรก็ตาม การขนส่งยังคงใช้เวลานานและมีค่าใช้จ่ายที่สูงจนกระทั่งในช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม ภายหลังจากการปฏิวัตินี้กล่าวว่าการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปโดยสิ้นเชิง การประดิษฐ์เครื่องยนต์ในช่วงเวลานี้ที่ใช้น้ำและเชื้อเพลิงนำไปสู่การประดิษฐ์ยานพาหนะต่างๆ ที่มีความสามารถและความรวดเร็วที่ต่างไปทำให้ทุกวันนี้มนุษย์มีรถยนต์ รถบรรทุก

รถประจำทาง จักรยาน และเครื่องยนต์จำนวนมากที่ช่วยให้การเดินทางและการขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับประเทศไทย ในอดีตประเทศไทยและคนไทยได้ใช้การขนส่งทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก ส่วนการขนส่งทางบกได้มีการสร้างถนนหรือทางทดลองในลักษณะเกวียนหรือล้อมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีไม่ปรากฏว่ามีการสร้างถนนหรือทางหลวงเนื่องจากใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคม จนกระทั่งสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีการริเริ่มสร้างถนนสายแรกขึ้นในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมากโดยเฉพาะชาวยุโรปที่เคยชินกับการขี่ม้า ซึ่งรถเทียมได้เข้าชื่อเรียกร้องให้มีสถานที่ขี่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ กอปรกับพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 ที่ต้องการขยายบ้านเมืองให้ทัดเทียมนานาอารยประเทศ ในปี 2404 จึงโปรดฯ ให้สร้างถนนเลียนแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นและพระราชทานชื่อว่า "ถนนเจริญกรุง" เป็นสายแรก ยาว 8,575 เมตร ต่อมาในปี 2406 ก็ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนอีก 2 สายคือ ถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร¹ และในเวลาต่อมาก็ได้มีการสร้างถนนหนทางเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สำหรับการสร้างถนนในต่างจังหวัดนั้น รัชกาลที่ 4 ได้โปรดเกล้าฯ เมื่อปี 2405 ให้จัดสร้างทางหลวงจากเมืองสงขลาไปต่อพรมแดนเมืองไทรบุรี และต่อมาการสร้างทางในต่างจังหวัดก็มักสร้างขึ้นในสมัยที่พระองค์เสด็จพระราชดำเนินไปดูแลทุกข์สุขของประชาชนตามหัวเมืองต่างๆ 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. อันรักกรุงเทพฯ 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

ประเทศไทยถือว่าได้เปรียบในด้านการขนส่งทางถนน 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 พิษณุโลก 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) ด้านอำเภอแม่สอด 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-เนปโค และแม่ฮ่องสอน-ทันเว

ประเทศไทย-ประเทศลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 13 จุด (รวมด่านสากล 5 ด่าน)	
ฝั่งไทย	ฝั่งลาว
(1) ด่าน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	เมืองตันผั่ง แขวงบ่อแก้ว
(2) ด่าน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด่านสากล)
(3) ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน	บ.น้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยะบูลี
(4) ด่านปากห้วย อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบูลี
(5) ด่านอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย	เมืองสานคราม แขวงเวียงจันทน์
(6) ด่านคกไฟ อำเภอปากชม จังหวัดเลย	บ.วัง เมืองสานคราม แขวงเวียงจันทน์
(7) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย	บ.ดงพูน เมืองหาดทรายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์
(8) ด่านท่าเสด็จ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย	ท่าเดื่อ 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-ออกลาวได้จึงเรียกชื่อให้แตกต่างจากจุดผ่านแดนถาวรจุดอื่นๆ ว่าเป็น "ด่านสากล"

ประเทศไทย-ประเทศกัมพูชา มีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด	
ฝั่งไทย	ฝั่งกัมพูชา
(1) ด้านช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ	ช่องสะง่า อำเภออัลลองเวง
(2) ด้านช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์	โอรเสม็ด
(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) ด้านสุไหงโกลอก จังหวัดนราธิวาส	ด้านรันตูปันจิง รัฐกลันตัน
(3) ด้านบูเก๊ะตา อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส	ด้านบูกิต บუნงา รัฐกลันตัน
(3) ด้านเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา	ด้านบูกิตบือราปิด
(4) ด้านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	ด้านบูกิตกายูอิติม 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 เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงและความปลอดภัย เช่น การส่งผู้อพยพกลับประเทศ การส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์กรระหว่างประเทศ เป็นต้น เมื่อครบกำหนด เวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ

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

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะมีจุดผ่านแดนติดต่อกับประเทศต่างๆ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น แต่ในการผ่านแดนนั้นก็จะมีกฎเกณฑ์ต่างๆ เพิ่มเติม ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันมีกฎระเบียบหรือข้อบังคับที่สอดคล้องกันอันจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ประเทศไทยจึงได้ทำความตกลงเกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลไว้ 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/cgi-bin/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 จะต้องมียรายละเอียดของบุตรเพิ่มเติมซึ่งได้แก่ ชื่อ ชื่อบิดา เพศ วันเดือนปีเกิด และรูปถ่าย ทั้งนี้ หากเป็นบัตรผ่านแดนและบัตรผ่านแดนชั่วคราวของไทยรายละเอียดดังกล่าวต้องเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ หากเป็นบัตรผ่านแดนของพม่ารายละเอียดต่างๆ ต้องเป็นภาษาพม่าและภาษาอังกฤษ

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิประเทศไทยและประเทศพม่าที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นออกโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติของความตกลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิเสธการเข้าเมืองของบุคคลใดให้ประทับตราคำว่า "การเข้าเมืองถูกปฏิเสธ" (ENTRY REFUSED) ไว้ที่บัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวด้วย

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอกอาณาเขตของตนได้ และประเทศที่ออกบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวต้องรับตัวบุคคลนั้นเข้าไปในดินแดนโดยพลันดังที่กำหนดไว้ในข้อ 11

(3) สิทธิในการระงับการเดินทางเข้าเป็นการชั่วคราวตามข้อ 12 กล่าวคือ เมื่อมีเหตุด้านความมั่นคง ทั้งสองประเทศมีสิทธิในการระงับการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนของประเทศตนเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหน้าทราบล่วงหน้าด้วย

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 ที่เกิดจากการปฏิบัติตามความตกลงอย่างฉันทมิตรด้วยการปรึกษาหารือหรือการเจรจาระหว่างกัน

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 บนพื้นฐานของการเคารพเอกราช อธิปไตย ความเสมอภาค และอำนวยความสะดวกในการเข้าเมือง ของประชาชนของทั้งสองประเทศที่อาศัยอยู่ในที่ชายแดน

1) ขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว¹¹

(1) ขอบเขตด้านบุคคล บุคคลที่จะอยู่ในขอบเขตของความตกลงคือประชาชนของ ประเทศไทยและประเทศลาวที่เดินทางเข้าไปยังพื้นที่ชายแดนของอีกฝ่ายหนึ่ง

(2) ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนนี้คือพื้นที่ ชายแดนของประเทศไทย และพื้นที่ชายแดนของประเทศลาว ทั้งทางบก ทางน้ำ ผ่านจุดผ่านแดน ที่ได้รับอนุญาตทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่านแดนชั่วคราว (ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1.1)

2) เอกสารการผ่านแดน

เอกสารที่ใช้ในการผ่านแดนภายใต้ความตกลงนี้ คือ บัตรผ่านแดนที่ออกโดยเจ้า พนักงานผู้มีอำนาจ โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ บัตรผ่านแดนและบัตรผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งมีหลักเกณฑ์การออกดังนี้

(1) บัตรผ่านแดน เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชายแดนเป็นการถาวร

(2) บัตรผ่านแดนชั่วคราว เป็นการออกให้แก่คนที่อาศัยนอกพื้นที่ชายแดน

อย่างไรก็ตาม การเดินทางเข้ามาในพื้นที่ชายแดนโดยถือบัตรผ่านแดนหรือบัตร ผ่านแดนชั่วคราวต้องเป็นการเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในการเยี่ยมญาติ การท่องเที่ยว ราชการ

¹⁰ กระทรวงการต่างประเทศ. ความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร ไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. [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 จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย

พื้นที่ชายแดนลาว ได้แก่ แขวงปอแก้ว แขวงไชยบุรี แขวงเวียงจันทน์ แขวงคำม่วน แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก

ธุรกิจ การลงทุน การกีฬา เข้าร่วมการสัมมนา สื่อมวลชน และกรณีอื่นๆ ตามที่มีการตกลงกัน ภายหลัง¹²

สำหรับรายการที่ต้องมีในบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ข้อ 5 ได้กำหนดให้บัตรผ่านแดนต้องระบุ ชื่อและนามสกุล วันเดือนปีเกิด เพศ เลขที่บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัว หรือเลขที่บัตรสิทธิภิกษุ สามเณร ส่วนสูง สถานที่เกิด ที่อยู่ ดำเนิน รูปพรรณ รูปถ่ายและลายมือชื่อหรือลายพิมพ์นิ้วมือ แต่หากบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นได้รวมชื่อบุตรไว้ด้วย จะต้องมียละเอียดของบุตรเพิ่มเติมซึ่งได้แก่ ชื่อและนามสกุล เพศ วันเดือนปีเกิด เพศ และรูปถ่าย ทั้งนี้ หากเป็นบัตรผ่านแดนของไทยรายละเอียดดังกล่าวต้องเป็นภาษาไทย หากเป็นบัตรผ่านแดนของลาวรายละเอียดต่างๆ ต้องเป็นภาษาลาว แต่ในส่วนชื่อและนามสกุลให้เขียนเป็นอักษรโรมันกำกับด้วย

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิทั้งสองประเทศที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราวนั้นออกโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติของความตกลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิเสธการเข้าเมืองของบุคคลใดให้ประทับตราคำว่า "ห้ามเข้าเมือง ENTRY REFUSED" ไว้ที่บัตรผ่านแดนด้วย

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอกอาณาเขตของตนได้ และหากผู้ถือบัตรผ่านแดนหรือผู้ถือบัตรผ่านแดนชั่วคราวที่จะถูกส่งตัวกลับได้ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายของประเทศที่บุคคลดังกล่าวเดินทางเข้ามาแล้วและคดีถึงที่สุดแล้ว ประเทศที่ออกบัตรผ่านแดนต้องรับตัวบุคคลนั้นเข้าไปในดินแดนโดยพลันดังที่กำหนดไว้ในข้อ 11

(3) สิทธิในการระงับการเดินทางเข้าเป็นการชั่วคราวตามข้อ 12 กล่าวคือ เมื่อมีเหตุด้านความมั่นคง ภัยธรรมชาติและโรคระบาดข้อ 12 ของความตกลงจึงให้สิทธิทั้งสองประเทศ

¹² ข้อ 3 ของความตกลงข้ามแดนไทย-ลาว

ในการยื่นคำขอออกบัตรผ่านแดนหรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ผู้ขออาจรวมชื่อบุตรของตนที่มีอายุไม่เกิน 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 โดยมีความมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่อาศัยอยู่ที่ชายแดนไทยในการเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนกัมพูชา และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่อาศัยอยู่ที่ชายแดนกัมพูชาในการเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนไทย อันจะเป็นการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ ดังนี้

1) ขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา¹⁶

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

(2) ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา นี้คือ 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 อำเภอnáยีน จังหวัดอุบลราชธานี อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ อำเภอตาพระยา อำเภออรัญประเทศ อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว อำเภอสอยดาว อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี อำเภอบ่อไร่ อำเภอเมืองตราด อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

พื้นที่ชายแดนกัมพูชา ได้แก่ อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร อำเภออันลองเวง อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี อำเภอบันเตียอัมปิล อำเภอหมอพวก อำเภอสวายเซก อำเภอโใจรว อำเภอสำماعيل จังหวัด

2) เอกสารการผ่านแดน

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

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

3) สิทธิของประเทศในการอนุญาตให้มีการเดินทางเข้ามา

(1) ข้อ 10 ของความตกลง ให้สิทธิประเทศไทยและประเทศกัมพูชาที่จะปฏิเสธไม่ให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนเดินทางเข้าพื้นที่ชายแดนของประเทศตนหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าบัตรผ่านแดนนั้นออกโดยขัดต่อความตกลงนี้ หรือบุคคลที่ผ่านแดนนั้นเป็นบุคคลต้องห้ามตาม

บันเดียนเจย อำเภอรอเมือง เชียง อำเภอนิคมพัฒนา อำเภอส้มหลุย จังหวัดพระตะบอง อำเภอเวียงจันทน์ จังหวัดโพนสะเม็ด อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดบึงกาฬ

¹⁷ ข้อ 4 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา

ในการยื่นคำขอออกบัตรผ่านแดนนั้น ผู้ขออาจรวมชื่อบุตรที่ชอบด้วยกฎหมายของตนที่มีอายุไม่เกิน 12 ปี และจะเดินทางไปพร้อมกับตนได้ในบัตรผ่านแดนเดียวกันได้

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

(2) หากผู้ถือบัตรผ่านแดนกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใดๆ ตามที่บุคคลนั้นได้รับอนุญาต หรือกระทำการอันเป็นการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในดินแดน ประเทศนั้นอาจส่งบุคคลดังกล่าวออกไปนอกราชอาณาจักรของตนได้ 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 กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 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 โดยกรมทางหลวงจัดทำแผนการพัฒนาเส้นทางหลักของประเทศเชื่อมต่อทางหลวงของประเทศ

¹⁸ ข้อ 14 ของความตกลงข้ามแดนไทย-กัมพูชา

เพื่อนบ้าน และจัดทำความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างกัน อันได้แก่

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

ตารางที่ 2 เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา
R2	โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตองได๋ 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) การพัฒนาด้านเชื่อมโยงตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทยมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสตูล-รัฐเปอรลิสของมาเลเซีย เส้นทางนาทวี-บ้านประกอบ-อลอสตาร์ เส้นทางยะลา-เบตง-ปีนัง โครงการก่อสร้างสะพานไทยเพื่อเชื่อมต่อกับมาเลเซีย จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโกลก ที่บ้านบุญเกะตา จังหวัดนราธิวาส สะพานข้ามแม่น้ำโกลกที่อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส และสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งที่ 2 สุโขทัย จังหวัดนราธิวาส²⁰

2.1.3.2 การพัฒนาทางหลวงอาเซียน (ASEAN highway network)

โครงการพัฒนาทางหลวงอาเซียนเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญ ซึ่งได้ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2540 จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน โครงการก่อสร้างและพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ความร่วมมือดังกล่าวมีทั้งหมด 11 โครงการ แบ่งเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว 5 โครงการ โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา 2 โครงการ โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า 3 โครงการ และโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับมาเลเซีย 1 โครงการ²¹

²⁰ รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายรัฐบาล (นายสมคิด สุนทรเวช) ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ถึง 31 กรกฎาคม 2551

²¹ ประกอบด้วยประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม

²² โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับลาว 5 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสายห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเด้น โครงการก่อสร้างถนนสายห้วยโก๋น-ปากแบ่ง โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือ (บ. เวินใต้)-ทางหลวงหมายเลข 13 ของลาว โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม) โครงการถนนสายมุกดาหาร-สะพานนะเขต-ดานัง โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา 3 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนสาย 67 ช่องสะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 เกาะกง-สะแอมเบิล โครงการพัฒนาถนนสาย 68 กลออันห์-ลำโรง-โอเสม็ด โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า 3 โครงการ ได้แก่ โครงการสร้างถนนสายกาญจนบุรี-ทวาย ตอน บ. พุน้ำร้อน-ชายเดือนไทยพม่า (บ. แม่ระพี) โครงการก่อสร้างถนนสายเมียวดี-เซิงเขาตะนาวศรี (กม. 0-18) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 อ. แม่สาย จ. เชียงราย โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับมาเลเซีย คือ โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโขทัย

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

ตารางที่ 3 : การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตจากการพัฒนาถนนหมายเลข 68 (กลอรัन्ह์-ลำโรง-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 ถนนก็ยังเกิดขึ้นอยู่เสมอๆ และยังเป็นสาเหตุการตายและบาดเจ็บสูงสุดของสถิติอุบัติเหตุที่รุนแรง

²¹ กองสารนิเทศและศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม. แผนการพัฒนา เส้นทางไทย-กัมพูชา. [ออนไลน์]. กันยายน 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	น้ำในประเทศ	เลียบชายฝั่ง	ทะเล	อากาศ	รวม
อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (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
ผู้บาดเจ็บ (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 จะพบว่า การขนส่งประเภทต่างๆ ล้วนแล้วแต่เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น แต่การขนส่งทางถนนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดและเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บมากที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น

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

²³ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2547-2550. [ออนไลน์]. มกราคม 2554. แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index7URL/>.

จากการที่การขนส่งทางถนนก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน และเมื่อการขนส่งทางถนนพัฒนาจนเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆ ที่มีพรมแดนติดต่อกันและประชาชนที่เดินทางข้ามพรมแดนดังกล่าวจึงประสงค์ให้เกิดความชัดเจนในด้านกฎหมายและเพื่อให้มีกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกันจึงมีการทำความตกลงระหว่างประเทศขึ้น โดยในที่นี้ผู้เขียนจะขอกล่าวถึงความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศที่กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกได้ทำขึ้นเรียกว่าอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ 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) ซึ่งเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ เนื่องจากความตกลงทั้งสองฉบับเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ที่ผู้เขียนประสงค์จะทำการวิเคราะห์ในบทที่ 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 รวมถึงการทอ้งเทียของแต่ละภูมิภาค องค์กรเหล่านี้ได้แก่²⁴

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

²⁴ การทำเรือแห่งประเทศไทย. การขนส่งทางบกระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรป. [ออนไลน์]. กันยายน 2552. 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) สหพันธ์รัฐบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา 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]. July 2009. Available from: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-6&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) (ซึ่งต่อไปนี้ผู้เขียนขอใช้คำว่า 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 โดยพิธีสารฉบับนี้มีความมุ่งหมายที่จะแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากฟรังก์ทองคำเป็นหน่วยทางบัญชีหรือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (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. วิทยานพนธ์ปริญา มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550. หน้า 53.

และสถานที่ปลายทางตั้งอยู่ในรัฐที่เป็นภาคีสัญญา CVR โดยไม่พิจารณาถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของผู้ขนส่งและคนโดยสารซึ่งเป็นคู่สัญญาแต่อย่างใดดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 1 วรรคหนึ่ง²⁸

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น สามารถแยกพิจารณาได้ว่าสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ที่จะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ตามอนุสัญญา CVR ได้จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

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

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

สำหรับคำว่า “สัมภาระ” (Luggage) อนุสัญญา CVR มิได้ให้ความหมายไว้ แต่ในมาตรา 14 ของอนุสัญญา CVR ได้แบ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง (luggage) และกรณีที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระอื่น (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 or 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 ว่าหมายถึงยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติตามสัญญารับขน 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 สหพันธรัฐบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา สาธารณรัฐลัตเวีย สาธารณรัฐเซอร์เบีย ประเทศยูเครน และสาธารณรัฐมอนเตเนโกร ดังนั้น หากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนนั้น คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการขนส่งจากประเทศเยอรมนี (เป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศอังกฤษ (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ก็ยังมีผลใช้บังคับอยู่ แต่หากเป็นสัญญารับขนจากประเทศอังกฤษ (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศฝรั่งเศส (ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จึงไม่มีผลบังคับใช้กับสัญญารับขนดังกล่าว

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 แต่การขนส่งทางถนนที่หยุดลงนั้นจะต้องไม่ใช่เป็นส่วนเสริมให้การขนส่งรูปแบบอื่น

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 แต่ไม่ได้มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับแรก และผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายใดๆ แก่คนโดยสารจากการที่ผู้ขนส่งไม่ออกตั๋วโดยสาร

สำหรับรายการที่ต้องมีในตั๋วโดยสาร อนุสัญญา CVR ได้กำหนดให้ตั๋วโดยสารต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้ 1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง 2. ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาแม้ว่าจะมีเงื่อนไขใดๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญานี้ก็ตาม โดยมาตรา 6³³ ได้กำหนดให้ข้อความที่ปรากฏในตั๋วโดยสารเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ว่าคู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ตามที่ปรากฏในตั๋ว ดังนั้น หากมีการตกลงกันแตกต่างไปจากที่ระบุในตั๋วโดยสาร ผู้ที่กล่าวอ้างถึงข้อตกลงส่วนที่แตกต่างนั้นมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ถึงข้อตกลงดังกล่าว

นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้รับรองสิทธิในการโอนตั๋วโดยสารไว้ในมาตรา 7³⁴ โดยคนโดยสารสามารถโอนตั๋วโดยสารต่อไปได้ไม่ว่าในเวลาใดๆ ก่อนเริ่มเดินทางหากตั๋วโดยสารนั้นไม่มีข้อกำหนดห้ามโอนและตั๋วโดยสารนั้นไม่ได้ระบุชื่อคนโดยสารไว้

(2) ใบรับสัมภาระลงทะเบียน

ตามมาตรา 8³⁵ ของอนุสัญญา CVR ผู้ขนส่งอาจออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนโดยระบุจำนวนและลักษณะของสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งหรือไม่ก็ได้ 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 เว้นแต่มีภาชนะที่ต้องเรียกเก็บ โดยหากผู้ขนส่งไม่ออกไปรับสัมภาระให้แก่คนโดยสารเมื่อคนโดยสารร้องขอผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ 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 หากเป็นกรณีที่ไม่มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียน 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.”

บุคคลใดมาได้แย้งเกี่ยวกับการที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระให้ผู้มาขอรับไป ผู้ขนส่งต้องส่งคืนหลักประกันนั้นภายใน 1 ปีนับแต่วันที่รับหลักประกันนั้นมาตามมาตรา 10 วรรคสอง³⁸

3) หน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร

ในกรณีที่ไม่มีผู้ใดมารับสัมภาระเมื่อยานพาหนะมาถึงผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ในการเก็บรักษาสัมภาระดังกล่าวไว้ด้วย ตามที่กำหนดไว้มาตรา 10 วรรคสาม³⁹ กล่าวคือ หากสัมภาระใดไม่มีผู้มารับเมื่อยานพาหนะมาถึง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับหรือไม่ ผู้ขนส่งจะต้องนำไปฝากไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม และให้ถือว่าสัมภาระดังกล่าวอยู่ในการเก็บรักษาของผู้ขนส่งในนามของคนโดยสาร โดยที่ผู้ขนส่งอาจมอบให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รักษาไว้ก็ได้ และบุคคลภายนอกดังกล่าวมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนที่เหมาะสม สำหรับกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการฝากสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับ ให้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายของประเทศที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่ นอกจากนี้ แม้บทบัญญัติในมาตรา 10 วรรคสามจะกำหนดไว้เฉพาะสำหรับสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับเมื่อยานพาหนะมาถึง ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะหมายความรวมถึงกรณีที่สัมภาระนั้นไม่มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนและผู้ขนส่งเลือกที่จะไม่ส่งมอบให้แก่ผู้ที่มาขอรับ 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) หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเลเบียนที่ถือว่าสูญหาย

มาตรา 15 วรรคหนึ่ง⁴⁰ ได้กำหนดกรณีที่เกี่ยวข้องว่าสัมภาระสูญหายไว้ กล่าวคือ หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ที่มารับได้ภายใน 14 วันนับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบ ให้ถือว่าสัมภาะนั้นสูญหาย แต่ถ้าภายหลังพบสัมภาะนั้นภายใน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบถึงการพบสัมภาระดังกล่าว และภายใน 30 วันนับแต่วันที่คนโดยสารได้รับการแจ้งว่าพบสัมภาระ มาตรา 15 วรรคสอง⁴¹ ให้สิทธิแก่คนโดยสาร 2 ประการ คือ คนโดยสมรมีสิทธิเลือกที่จะไม่รับมอบสัมภาะนั้นและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาะนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาะนั้นแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางที่กำหนดให้ส่งมอบ ซึ่งหากคนโดยสารเลือกที่จะให้ส่งมอบสัมภาระ คนโดยสมรมักจะต้องคืนค่าเสียหายจากการที่สัมภาระสูญหายที่ตนได้รับไว้แล้วแต่คนโดยสมรมยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซ้ำๆ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ากรณีท่อนุสัญญา CVR กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบว่าพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายแล้ว จะต้องเป็นการพบภายใน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้อง ดังนั้น หากเป็นกรณีที่พบสัมภาะนั้นเมื่อเกิน 1 ปี นับจากวันที่คนโดยสารเรียกร้องแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบทันทีตามที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ เมื่อผู้ขนส่งได้แจ้งให้คนโดยสารแล้วว่าพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหาย หากคนโดยสารต้องการใช้สิทธิในการเลือกที่จะไม่รับมอบสัมภาะนั้นหรือเลือกที่จะรับสัมภาระไว้ คนโดยสมรมต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ

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 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

โดยหลักแล้วผู้ที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารก็คือผู้ขนส่ง 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 หรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการรับขน ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร และความเสียหายที่อันเกิดจากการชักช้าในการรับขนสัมภาระ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.4.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสารตามอนุสัญญา CVR กำหนดไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง⁴⁴ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือจิตใจที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุอันเกี่ยวข้องกับการรับขน ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในยานพาหนะหรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะหรือเกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามที่อนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้ ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทั้ง 3 ประการดังนี้

(1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ได้แก่ การตาย การบาดเจ็บทางร่างกาย และการบาดเจ็บทางจิตใจของคนโดยสาร

(2) ความเสียหายนั้นต้องเกิดจากอุบัติเหตุอันเกี่ยวข้องกับการรับขน และ

(3) อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการรับขนต้องเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ หรือเกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลงดังนั้น แม้ว่าคนโดยสารจะอยู่นอกยานพาหนะแต่หากได้รับความเสียหายจากการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้ เช่น สัมภาระตกใส่คนโดยสารระหว่างที่คนรถกำลังนำสัมภาระไปเก็บแม้จะมีได้เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่คนโดยสารตามมาตรานี้

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

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระตามอนุสัญญา CVR กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง⁴⁵ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดจากการที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งในสัมภาะนั้นยังแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่คนโดยสารได้ส่งมอบสัมภาะนั้นให้แก่ผู้ขนส่ง และกรณีที่มิได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่ง

หากเป็นสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล โดยความรับผิดของผู้ขนส่งเริ่มขึ้นนับแต่เวลาที่ได้รับการมอบสัมภาระ และจะสิ้นสุดเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่บุคคลที่มารับหรือเมื่อได้ฝากสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีส่วนผิดหรือไม่

สำหรับสัมภาระที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง หรือที่อนุสัญญา CVR ใช้คำว่า "สัมภาระอื่น" (other luggage) ซึ่งหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัว (personal effects) ของคนโดยสารด้วย โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหากสัมภาระที่มิได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งที่อยู่ในยานพาหนะนั้นถูกขโมยหรือหาไม่พบเนื่องจากสาเหตุอื่นที่มีโชບติเหตุ อนุสัญญา CVR กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดเฉพาะเมื่อสัมภาะนั้นอยู่ในความดูแล (his care) ของผู้ขนส่ง ดังนั้นความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสัมภาระที่มิได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งมีดังนี้

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 ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในกรณีนี้ก็คือว่าสัมภาระสูญหายด้วย 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 คนโดยสารก็จะต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ว่าสัมภาระที่ตนได้รับมอบมานั้นไม่ครบถ้วนหรือเกิดความเสียหายในระหว่างที่อยู่ในการดูแลรักษาของผู้ขนส่งก่อนตนได้รับมอบมา

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งและคนโดยสารได้ตรวจสอบสัมภาระร่วมกันแล้วพบความสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารก็ไม่จำเป็นต้องทำการแจ้งต่อผู้ขนส่งดังที่กล่าวไว้ข้างต้นตามมาตรา 20 วรรคสอง⁴⁸ การที่อนุสัญญา CVR กำหนดยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องทำการแจ้งอาจเนื่องมาจากเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้ทราบแล้วขณะตรวจสอบร่วมกับคนโดยสารว่าสัมภาระนั้นสูญหายหรือเสียหายในส่วนใดบ้าง

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

ในการปฏิบัติการรับขนนั้นผู้ขนส่งอาจจะไม่ได้กระทำการต่างๆ 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 ก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเหมือนเป็นการกระทำหรือการงดเว้นของตนเอง กล่าวคือ ในมาตรา 4 นั้นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นของตัวแทน (agents) ลูกจ้าง (servants) หรือบุคคลอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น (other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations) ตามที่ผู้ขนส่งมอบหมาย และหากตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นๆ เช่นว่านั้นทำภายในขอบเขตที่จ้าง ให้ถือว่าการกระทำหรือการงดเว้นเช่นว่านั้นเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง ดังนั้นหลักประการสำคัญที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้น ต้องได้ความว่าการกระทำหรือการงดเว้นของบุคคลดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำภายในขอบเขตที่จ้าง หากเป็นการกระทำนอกเหนือขอบเขตที่จ้างผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด

นอกจากความรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนแล้ว มาตรา 17 วรรคสอง⁵⁰ ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นที่บุคคลภายนอกมีส่วนก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นด้วยและเมื่อผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแล้วผู้ขนส่งก็มีสิทธิไล่เบี่ยกับบุคคลดังกล่าว อย่างไรก็ตาม จากบทบัญญัติดังกล่าวมีประเด็นปัญหาว่าบุคคลภายนอกนี้หมายความว่ารวมถึงคนโดยสารคนอื่นด้วยหรือไม่ ซึ่งโดยส่วนตัวผู้เขียนเห็นว่าคำว่า “บุคคลภายนอก” ตามบทบัญญัตินี้เป็นคำที่มีความหมายกว้างโดยหมายถึงทุกคนที่มีใช้ผู้ขนส่ง ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการปฏิบัติการรับขน และคนโดยสารที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น หากคนโดยสารคนอื่นบนยานพาหนะเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบตามมาตรา 17 วรรคสอง แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิไล่เบี่ยคนโดยสารที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวได้

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 ดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญา CVR สามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปและเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ

2.2.6.1 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป

เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีทั่วไปบัญญัติอยู่ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง และมาตรา 17 วรรคสาม⁵¹ ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปนี้ใช้ในทุกกรณีไม่ว่าจะเป็นกรณีที่คนโดยสารตาย ได้รับความบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือจิตใจ รวมทั้งความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ โดยในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยไม่ชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือเกิดจากพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร เช่น การที่คนโดยสารยื่นแขนหรือศีรษะออกไปนอกยานพาหนะจนได้รับความเสียหาย และในมาตรา 17 วรรคสามได้กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุการณ์นิวเคลียร์ เมื่อตามกฎหมายเฉพาะที่บังคับใช้ในรัฐภาคนั้นกำหนดให้ผู้ดำเนินการติดตั้งนิวเคลียร์หรือบุคคลอื่นที่ เป็นผู้กระทำการแทนต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

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

ผู้ขนส่งยอมหลุดพ้นจากความรับผิด 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 “สภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาระนั้นเอง” (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” ซึ่งมีผู้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงข้อบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมบางประการอันแฝงอยู่ภายในของนั้นเอง ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความเสียหายหรือการถูกทำลายแห่งของนั้นในระหว่างการรับขน หรืออาจกล่าวได้ว่ามีบางสิ่งแฝงอยู่ในของเหล่านั้นไม่พร้อมที่จะต้านทานกับเหตุการณ์ปกติธรรมดาซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการรับขนนั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องใช้ระดับความระมัดระวังตามปกติ ซึ่งจะต้องกระทำเกี่ยวกับของนั้นด้วย ดังนั้น จึงมีปัจจัยต้องพิจารณา 2 ประการ คือ สภาพตามธรรมชาติแห่งของนั้น และวิธีการตามปกติของผู้ขนส่งในการดำเนินการรับขนของ⁵⁴ ตัวอย่างสภาพบกพร่องที่แฝงอยู่แห่งสัมภาระนั้นเอง เช่น สัมภาระนั้นมีความชื้นทำให้ขึ้นราหรือละลายหรือมีลักษณะผิดปกติ

สำหรับความเสี่ยงพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระที่ทำให้เน่าเปื่อยได้หรือที่ทำให้มีสภาพเป็นอันตราย (a special risk inherent in its perishable or dangerous nature) อนุสัญญา CVR ก็มีได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสี่ยงพิเศษ” (a special risk) ไว้เช่นกัน แต่ในมาตรา 35⁵⁵ ของอนุสัญญาการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศ (CIV) ได้กำหนดลักษณะที่ถือว่าความเสี่ยงพิเศษไว้ดังนี้

- ไม่มีการหีบห่อ หรือการหีบห่อไม่เหมาะสม
- สภาพพิเศษของสัมภาระลงทะเบียนนั้น
- การจัดส่งสิ่งของที่ไม่อาจยอมรับให้ทำการขนส่งได้ในฐานะสัมภาระลงทะเบียน

ใน Black's Law Dictionary มิได้ให้ความหมายของคำว่า 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 ต้องเป็นความเสียหายพิเศษที่ส่งผลให้เกิดการนำเปื้อนหรือทำให้สัมภาระมีสภาพเป็นอันตราย

(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

¹ 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 อย่างไรก็ตามก็ตีผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงกว่าที่อนุสัญญา CVR กำหนดไว้ก็ได้

นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังได้เปิดทางให้รัฐภาคีสามารถกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่านี้หรือจะไม่จำกัดเลยก็ได้ นอกจากนี้ หากผู้ขนส่งมีสถานประกอบการแห่งใหญ่อยู่ในประเทศที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีได้มีการบัญญัติจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือไม่จำกัดจำนวนไว้ ให้นำกฎหมายภายในของประเทศนั้น (ซึ่งไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย) มาใช้บังคับกับเรื่องการจำกัดความรับผิด

2.2.7.2 การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

ในส่วนของค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระนั้นมาตรา 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 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

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) อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนดได้

มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติในอนุสัญญา CVR ไม่ได้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารจากการรับขนส่งสัมภาระที่ซุกซ่อนไว้

2.2.8 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารดังที่กล่าวไว้ข้างต้นในข้อ 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 ที่ผู้ขนส่งให้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนและผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวน

2.2.9.2 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีเฉพาะ

เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสาร ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่ที่มีความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจทำให้สมรรถนะในการขับขี่ลดลงอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ 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 การกล่าวอ้างว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากสภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเองหรือจากความเสี่ยงภัยพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการนำเปื้อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ หรือเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้โดยได้ใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม ขึ้นกล่าวอ้างเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบ

2.2.10 ข้อตกลงที่ขัดกับอนุสัญญา CVR

ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมให้ตกเป็นโมฆะ ทั้งนี้ ในอนุสัญญา CVR ยังได้ยกตัวอย่างข้อตกลงที่ตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัยที่ทำไว้สำหรับคนโดยสารหรือข้อสัญญาที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ ข้อตกลงที่เป็นการผลักระงับการพิสูจน์ 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."

อำนาจขององค์กรที่ขาดคดีที่ทำไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย แต่ข้อตกลงที่เป็นโมฆะจะไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของสัญญา⁶²

2.2.11 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

อนุสัญญา CVR ได้กำหนดเงื่อนไขในการฟ้องคดีไว้เป็นเฉพาะ โดยได้กำหนดศาลของประเทศที่มีเขตอำนาจพิจารณาและอายุความในการฟ้องคดี ดังนี้

2.2.11.1 เขตอำนาจศาล

การใช้สิทธิทางศาลนั้น มาตรา 21 วรรคหนึ่ง⁶³ กำหนดให้การดำเนินคดีทุกคดีที่เกิดขึ้นจากการรับขนภายใต้อนุสัญญา CVR โฉลกอาจฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรที่ขาดคดีของรัฐภาคีดังต่อไปนี้

1) เขตอำนาจศาลตามที่คู่สัญญารับขนได้ตกลงไว้ แต่ต้องเป็นศาลหรือองค์กรที่ขาดคดีที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคี อย่างไรก็ตาม การตกลงกันเรื่ององค์กรที่ขาดคดีนั้นจะต้องตกลงกัน

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 วรรคสามกำหนดว่าข้อตกลงเช่นว่านั้นเป็นโมฆะ

2) เขตอำนาจศาลตามที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ โจทก์อาจนำคดีมาฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ซึ่งสถานที่ดังต่อไปนี้ตั้งอยู่ได้

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

2.2.11.2. อายุความ

บทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวกับอายุความอนุสัญญา CVR ได้กำหนดไว้ในมาตรา 22⁶⁴ โดยในมาตรา 22 วรรคหนึ่งได้กำหนดอายุความสำหรับการฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหาย

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 หรือจิตใจของคนโดยสาร สำหรับการฟ้องร้องดำเนินคดีในกรณีอื่นๆ จะกำหนดไว้ในมาตรา 22 วรรคสอง

จากบทบัญญัติดังกล่าว สามารถแบ่งอายุความในการฟ้องร้องดำเนินคดีได้ดังต่อไปนี้

(1) หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของคนโดยสาร คนโดยสารต้องฟ้องร้องภายใน 3 ปี โดยอายุความ 3 ปีนั้นให้เริ่มนับแต่วันที่คนโดยสารได้รับความสูญเสียหรือเสียหายหรือนับแต่วันที่ได้รู้หรือควรรู้ถึงความสูญเสียหรือเสียหายนั้น อย่างไรก็ตามอายุความดังกล่าวต้องไม่เกิน 5 ปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ

(2) หากเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีที่เกี่ยวกับการรับชดเชยภายใต้อนุสัญญา CVR ในกรณีอื่นๆ เช่น การที่คนโดยสารฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายกรณีที่มีภาระหรือของใช้ส่วนตัวสูญหายหรือเสียหาย มาตรา 22 วรรคสอง กำหนดให้ต้องฟ้องร้องดำเนินคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทางของคนโดยสารหรือในกรณีที่ยานพาหนะไม่ถึงสถานที่ปลายทาง อายุความจะเริ่มนับแต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง ณ สถานที่ปลายทางของคนโดยสาร

นอกจากนี้ บทบัญญัติในอนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดเหตุที่ทำให้อายุความในการฟ้องคดีภายใต้อนุสัญญา CVR สะดุดหยุดอยู่หรือขยายได้ โดยบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสาม กำหนดให้อายุความสะดุดหยุดอยู่เมื่อมีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร แต่จะเริ่มนับอายุความต่อเมื่อผู้ขนส่งได้คัดค้านข้อแจ้งโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งคืนกลับไปยังผู้ที่แจ้ง หากมีการยอมรับบางส่วน อายุความจะเริ่มนับอีกครั้งเฉพาะในส่วนที่ยังได้แย้งกันอยู่เท่านั้น นอกจากนี้หากมีการแจ้งในเรื่องเดียวกันอีกไม่ถือเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะได้ตกลงที่จะรับไว้พิจารณา โดยภาระการพิสูจน์ในเรื่องการได้รับการแจ้งหรือการตอบและส่งคืนเอกสารดังกล่าวจะตกอยู่กับคู่สัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างข้อเท็จจริงเหล่านั้น ตัวอย่างเช่น หากคนโดยสารฟ้องคดีโดยมีประเด็นเรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่ 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 บทบัญญัติของกฎหมายหรือศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี 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 ซึ่งเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่เน้นการพัฒนาเส้นทางทางการขนส่งทางถนนเป็นหลัก 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 ซึ่งความร่วมมือในด้านการคมนาคมขนส่งถือได้ว่าเป็นความก้าวหน้าที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด 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 ต่อมาได้มีการแก้ไขความตกลงนี้เมื่อวันที่ 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 deposited with the Governments of the Contracting Parties"

2.3.2 ขอบเขตการบังคับใช้

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

จากบทบัญญัติข้างต้น สามารถแยกพิจารณาการรับขนที่อยู่ภายใต้ของเขตการบังคับใช้ของภาคผนวก 5 ได้ดังนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางถนน

การรับขนที่จะอยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้ต้องเป็นการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน โดยคำว่า “คนโดยสาร” นั้น ภาคผนวก 5 ได้ให้ความหมายไว้ในข้อ 1 (a)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) ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ แม้ผู้ขนส่งจะเป็นบริษัทที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศพม่า (ซึ่งเป็นภาคีภาคผนวก 5) และคนโดยสารจะมีสัญชาติลาว (ซึ่งเป็นภาคีภาคผนวก 5) การรับขนดังกล่าวนี้ก็ไม่อยู่ในขอบเขตการบังคับของภาคผนวก 5

2.3.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในภาคผนวก 5 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดได้ และได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต่อคนโดยสารในหลายประการ ดังนี้

1) สิทธิที่จะได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกิน

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 ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวดังที่กำหนดไว้ในข้อ 13 (ค) ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

4) หน้าที่ในการตั้งข้อสงวน

การตั้งข้อสงวนนั้นภาคผนวก 5 ข้อ 1 (ข)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 เวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระ และหากพบความผิดปกติหรือสภาพที่ไม่สมบูรณ์ใดๆ ของสัมภาระให้ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนไว้ในตัวสัมภาะนั้นด้วย หากผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพของสัมภาระไว้ให้สันนิษฐานว่าสัมภาะนั้นอยู่ในสภาพดี แต่ผู้ขนส่งก็สามารถนำสืบหักล้างได้ว่าสัมภาระมีสภาพผิดปกติตั้งแต่ก่อนตนได้รับมอบไว้แล้ว ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ตรวจสอบสภาพของสัมภาระเท่าที่เห็นได้จากภายนอกเท่านั้น หากสภาพที่ผิดปกติไม่สามารถเห็นได้จากภายนอกการที่ผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้จึงไม่เป็นกรณีที่สันนิษฐานว่าสัมภาะนั้นอยู่ในสภาพดีคนโดยสารจึงต้องเป็นฝ่ายแสดงให้เห็นว่าสัมภาระได้รับความเสียหายภายหลังจากที่ตนได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

5) หน้าที่ในการแจ้งคนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเบียนที่ถือว่าสูญหาย

เมื่อรณมาถึงยังจุดหมายปลายทาง 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 any claim for compensation for partial loss, damage, or delay. If the passenger does not require the

ผู้ขนส่งในกรณีที่พบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายไว้ โดยให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที ซึ่งคนโดยสารมีสิทธิเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระแต่ต้องคืนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้รับมาแล้ว แต่ไม่ตัดสิทธิคนโดยสารที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหายหรือความชักช้า หากคนโดยสารไม่เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้นผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจัดการสัมภาระนั้นได้ตามที่เห็นควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่

2.3.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

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

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นภาคผนวก 5 แบ่งออกเป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ ความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสาร ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระของคนโดยสาร และความเสียหายที่เกิดจากความชักช้าในการรับขน

2.3.4.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

บทบัญญัติพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระภายใต้ภาคผนวก 5 นี้กำหนดไว้ในข้อ 13 โดยหากมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนแก่คนโดยสารหรือสัมภาระ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่ภาคผนวก 5 ได้กำหนดไว้ ดังนั้น ความรับผิดของผู้ขนส่งตามภาคผนวก 5 จึงมีลักษณะของความรับผิดตาม “หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด”

2.3.4.2 ประเภทของความเสียหาย

บทบัญญัติในภาคผนวก 5 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายจากการตาย การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายของคนโดยสาร และความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียน สัมภาระติดตัว และ ของใช้ส่วนตัว รวมทั้งความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขน 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 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียหรือเสียหายจากการตาย (death) การบาดเจ็บ (wounding) หรือการเจ็บป่วยทางร่างกายหรือจิตใจอื่นๆ (other bodily or mental injury) ที่เกิดขึ้นกับคนโดยสาร อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และเกิดในขณะที่คนโดยสารอยู่บนยานพาหนะ หรือขณะที่คนโดยสารกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ

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

สำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้น ได้แก่ การที่คนโดยสารตาย ได้รับบาดเจ็บ หรือเกิดการเจ็บป่วยทั้งทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งภาคผนวก 5 ก็ไม่ได้ให้ความหมายไว้เช่นกันว่าแค่ไหนหรือเพียงใดที่จะถือว่าคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเกิดการเจ็บป่วย และกรณีใดบ้างที่ถือเป็นการเจ็บป่วยทางจิตใจ ซึ่งการที่ภาคผนวก 5 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้คงเพราะต้องการให้เป็นเรื่องการพิสูจน์ของคนโดยสารและการวินิจฉัยของศาลแต่ละประเทศในการพิจารณาว่าความเสียหายที่คนโดยสารได้รับนั้นถือได้ว่าได้รับความสูญหายหรือเสียหายตามที่ภาคผนวก 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 ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระของคน

โดยสาร

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 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."

สูญหายหรือเสียหายของสัมภาระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับสัมภาระ และเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ เนื่องจากสัมภาระลงทะเบียนนั้นคนโดยสารได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องดูแลให้สัมภาระอยู่ในสภาพเรียบร้อยและครบถ้วน นอกจากนี้ ภาคผนวก 5 ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการที่ไม่สามารถส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารได้ภายใน 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 หรือความชักช้า แต่หากคนโดยสารมิได้เรียกให้ส่งมอบสัมภาระนั้นผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการตามควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่สัมภาระนั้นอยู่

2) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระติดตัว และของใช้ส่วนตัว⁸²

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

2.3.4.2.3 ความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับขน

บทบัญญัติในข้อ 13 (ข)⁸⁴ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการชักช้าในการเดินทางมาถึงของคนโดยสารและ/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

“ชกช้า” นั้น ในข้อ 1 (ค)⁸⁵ ได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงการที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้ การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้มาถึงสถานที่ปลายทางภายในกำหนดเวลาปกติที่ผู้ขนส่งพึงใช้ในกรณีที่ไม่มีกรตกลงกำหนดเวลาไว้ ดังนั้น กรณีที่ถือว่าเกิดการชกช้าในการรับขนแบ่งได้ดังนี้

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

(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 หรือปัญหาสุขภาพของคนโดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อนหน้านั้น หากอุบัติเหตุ ความสูญหายหรือความเสียหาย และการชก้ำเกิดจากเหตุดังกล่าวผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดต่อคนโดยสารแต่อย่างใด

2.3.7 การจำกัดความรับผิด

แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความสูญหาย ความเสียหาย และความชก้ำที่เกิดจากการรับขน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายเนื่องจากภาคผนวก 5 ได้กำหนดจำนวนเงินมากที่สุดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้ ดังนั้น หากจำนวนค่าเสียหายที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้มีจำนวนเกินกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็รับผิดเพียงเท่าที่กำหนดไว้ แต่หากจำนวนค่าเสียหายที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายนั้น โดยจำนวนเงินจำกัดความรับผิดนั้นภาคผนวก 5 ได้กำหนดไว้เป็น “หน่วยสิทธิพิเศษกอนเงิน” 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.

สัมภาระที่มีได้มีการส่งมอบหรือนำหนักรวมของสัมภาระที่เสียหาย หรือไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อสัมภาระหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

2.3.7.2.2 กรณีสัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัว

ในกรณีที่สัมภาระติดตัวและของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวหรือสวมใส่สูญหายหรือเสียหาย ข้อ 14 (ค) (2)⁹¹ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ไม่เกิน 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

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

2.3.7.3. กรณีความเสียหายเกิดจากการชกซ้ำในการรับขน

หากการรับขนโดยผู้ขนส่งนั้นเกิดความชกซ้ำและทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหาย ข้อ 14 (ง)⁹³ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร อย่างไรก็ตามความเสียหายที่เกิดจากการชกซ้ำนี้ต้องมีใช่ความเสียหายทางกายภาพของสัมภาระหรือของใช้ส่วนตัว 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 ที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายใช้จ่ายไปนั้น 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.

ของศาลที่พิจารณาคดีว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ที่ได้รับความเสียหายควรได้รับการชดเชยเพียงใด

2.3.9 เหตุตดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

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

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

นอกจากนี้ หากคนโดยสารพิสูจน์ได้ว่าการเสียชีวิต บาดเจ็บ สูญหาย เสียหาย หรือการชกช้านั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นโดยจงใจหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงทั้งที่คาดหมายได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือความชกช้านั้นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ 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

เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมิให้ถูกผู้ขนส่งเอาเปรียบจากการที่มีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจที่เหนือกว่าโดยกำหนดข้อตกลงในสัญญาฉบับหนึ่งที่ทำให้คนโดยสารได้รับการชดเชยเยี่ยวน้อยกว่าที่ภาคผนวก 5 กำหนดไว้ เช่น ผู้ขนส่งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของตนเพิ่มเติม หรือกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้น้อยลงกว่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 5 และกรณีอื่นๆ จนทำให้บทบัญญัติในภาคผนวกโดยเฉพาะในเรื่องหลักความรับผิดของผู้ขนส่งไม่มีผลบังคับได้จริง ข้อ 12 (ก)⁹⁷ จึงได้กำหนดให้ข้อตกลงใดๆ ในสัญญาฉบับหนึ่งไม่ว่าจะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมเป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติแห่งภาคผนวกนี้ให้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม ความเป็นโมฆะนี้ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญาฉบับหนึ่ง ดังนั้น หากผู้ขนส่งกำหนดในสัญญาฉบับหนึ่งให้ตนไม่ต้องรับผิดในการที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ข้อตกลงเฉพาะในส่วนนี้ถือเป็นโมฆะ แต่สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารยังคงมีผลใช้บังคับต่อไป

2.3.11 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากการรับขนของผู้ขนส่ง โดยหลักแล้วผู้ขนส่งย่อมต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดขึ้นกล่าวอ้างได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจเลือกที่จะไม่ชำระให้แก่คนโดยสารในทันทีเนื่องจากเห็นว่าเหตุที่ทำให้ตนไม่ต้องรับผิดหรืออาจต้องการให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนต้องชดเชย 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 แต่ต้องเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการภายในกำหนดอายุความเดียวกับการฟ้องคดีต่อศาลข้างต้น

2.3.12 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

ในการฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อคนโดยสารนั้นมักมีปัญหาคาบเกี่ยวระหว่างความรับผิดชอบตามสัญญารับขนและความรับผิดชอบตามหลักละเมิด 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.”