

### บทที่ 3

## วิเคราะห์กฎหมายการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศในประเทศไทยและร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

### 3.1 กฎหมายที่นำมาใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะเจาะจง หากแต่กฎหมายไทยที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกันคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 หมวด ได้แก่ หมวด 1 รับขนของ และ หมวด 2 รับขนคนโดยสาร แม้ว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวจะมีได้ระบุไว้ให้ใช้กับการรับขนระหว่างประเทศด้วยก็ตาม แต่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609<sup>1</sup> ได้กำหนดประเภทของการรับขนที่ไม่นำบทบัญญัติในลักษณะ 8 ไปใช้ แต่ให้ใช้กฎหมายและกฎข้อบังคับ โดยเฉพาะสำหรับการนั้น ดังนี้

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

ดังนั้น แม้มาตรา 609 มิได้กล่าวว่าบทบัญญัติในลักษณะนี้จะใช้กับกรณีใดบ้าง หากแต่ได้กำหนดกรณีที่มีให้นำบทบัญญัตินี้ไปใช้ และถ้อยคำที่ปรากฏในมาตรา 609 ก็สามารถ

---

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

ตีความได้ว่าครอบคลุมถึงการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ อีกทั้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายที่มีลักษณะบังคับเป็นการทั่วไป เมื่อบัญญัติยกเว้นเฉพาะการรับขนทางรถไฟ การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ และการรับขนทางทะเล ดังนั้น การขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งรวมถึงการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศจึงตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ด้วย<sup>2</sup> โดยเป็นการนำมาใช้ในฐานะที่เป็นกฎหมายโดยตรง เช่นเดียวกับกรณีของการรับขนของทางบกระหว่างประเทศและการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศที่ศาลจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาใช้ในฐานะที่เป็นกฎหมายโดยตรง เช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1530/2551<sup>3</sup> ที่ศาลได้นำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาปรับใช้โดยให้เหตุผลว่าการรับขนของทางบกระหว่างประเทศไม่ใช่การรับขนที่เป็นกรณียกเว้นตามมาตรา 609 นอกจากนี้ การขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศศาลไทยก็มีแนวโน้มที่จะนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาใช้บังคับกับคดีโดยตรงในฐานะที่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตามตัวอักษร<sup>4</sup> แตกต่างกับการรับขนของทะเลซึ่งเป็นกรณีที่มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของการนั้นโดยเฉพาะซึ่งปัจจุบันคือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลบังคับใช้ ศาลฎีกาได้ตัดสินเป็นแนวเดียวกันมาโดยตลอดว่าให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

<sup>2</sup> ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายรับขนทางอากาศ. วารสารกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ: หน้า 31.

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

<sup>4</sup> สันติ สาทิพย์พงษ์. ความจำเป็นและปัญหาในการบังคับใช้ระบบวอร์ซอเกี่ยวกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

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

อย่างไรก็ตาม หากกล่าวถึงเรื่องความรับผิดทางแพ่งแล้ว ยังอาจแยกเป็นความรับผิดทางสัญญากับความรับผิดทางละเมิดได้อีก ซึ่งในส่วนของความรับผิดทางสัญญารับขนและความรับผิดทางละเมิดมีความคล้ายคลึงกันอย่างยิ่งจนยากแก่การแบ่งแยกกันอย่างชัดเจนว่าความรับผิดทั้งสองกรณีต่างกันอย่างไร ปัญหาที่เกิดขึ้นคือในกรณีที่เป็นความผิดตามสัญญารับขน บางกรณีดูมีหลักเกณฑ์อันอาจเข้าลักษณะความรับผิดทางละเมิดด้วย ทำให้เกิดประเด็นว่าขอบเขตความรับผิดทางละเมิดจะกินความรวมทั้งความรับผิดทางสัญญาด้วยหรือไม่ และหากเกิดข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล ผู้เสียหายจะต้องเลือกฟ้องตามมูลหนี้สัญญาหรือมูลหนี้ละเมิด หรือสามารถฟ้องทั้งสองมูลหนี้ไปในคำฟ้องเดียวกันได้หรือไม่ เหตุที่ต้องรู้ว่ากรณีใดเป็นละเมิดกรณีใดเป็นผิดสัญญาเพราะหลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีผิดสัญญากับละเมิดแตกต่างกัน ในกรณีผิดสัญญาความเสียหายที่โจทก์จะเรียกเอาได้จำกัดเฉพาะเพื่อความเสียหายซึ่งขณะที่ก่อสัญญานั้นจำเลยควรจะได้คาดเห็นหรืออยู่ในความคาดเห็นของจำเลยว่าจะมีขึ้นอันเป็นผลมาจากการผิดสัญญาซึ่งตามมาตรา 222 เรียกว่าค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้ นั้น แต่ในกรณีละเมิดอาจเรียกได้ไกลหรือกว้างกว่านั้น เพราะกรณีละเมิดไม่มีโอกาสที่จะกล่าวเตือนผู้ต้องเสียหายได้ ผู้กระทำละเมิดจึงจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแม้เป็นกรณีที่ความเสียหายไม่อาจคาดเห็นได้โดยปกติอันเกิดจากการกระทำละเมิดของตนโดยตรง ดังนั้น ความรับผิดทางละเมิดย่อมกว้างกว่าความรับผิดทางสัญญา อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันโดยชัดแจ้งว่าจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันไม่อาจคาดเห็นได้แม้จะไกลกว่าเหตุก็ตาม<sup>5</sup> ซึ่งในเรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องในมูลสัญญาและมูลละเมิดมีนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความเห็นไว้ดังนี้<sup>6</sup>

ความเห็นแรก แนวความคิดของ Thaller, Sauzet และ Saintelette เห็นว่า เมื่อมีความผิดทางสัญญาเกิดขึ้น และในกรณีเดียวกันนั้นเองมีลักษณะครบองค์เป็นความผิดทางละเมิดด้วยแล้ว ควรอนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายเลือกฟ้องร้องทางละเมิดได้ คือให้เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เสียหายฟ้องร้องทางละเมิดแทนการฟ้องร้องฐานผิดสัญญาได้ ข้อเสนอสนับสนุนคือบทบัญญัติความรับผิดทางละเมิด เป็นกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งสัญญาใดๆ ย่อมไม่อาจตกลงกัน

<sup>5</sup> ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2550 หน้า 49-53.

<sup>6</sup> จิต เศรษฐบุต. กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 6: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 64-67.

ยกเลิกหลักนั้นได้ การที่ห้ามเจ้าหนี้ฟ้องร้องทางละเมิดมิทำให้ฐานะของเจ้าหนี้ต่ำต้อยไปกว่าฐานะบุคคลภายนอกไปหรือ

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

1) เมื่อความรับผิดชอบทางสัญญาขึ้น เข้าเกณฑ์ในความรับผิดชอบทางอาญาด้วย ผู้เสียหายย่อมฟ้องทางละเมิดได้ เพราะการที่จะเข้าเป็นเจ้าทุกข์ขอค่าเสียหายทางอาญาดังอ้าง ความรับผิดชอบทางละเมิด

2) ถ้าความรับผิดชอบทางสัญญาประกอบด้วยกรกระทำโดยจงใจ หรือประกอบด้วย ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเทียบเท่ากับจงใจ ผู้เสียหายย่อมฟ้องทางละเมิดได้อีก เพราะระบบความรับผิดชอบทางสัญญาเกิดขึ้นได้โดยความเชื่อถือซึ่งกันและกัน เมื่อฝ่ายหนึ่งกระทำให้ขาดความเชื่อถือผิดจากการคาดหมายกันไว้ ก็ควรถูกฟ้องทางละเมิดได้

ความเห็นที่สาม แนวความคิดของ Mazeaud, Gabricl และ Marty เห็นว่า ไม่ควรอนุญาตให้เจ้าหนี้ผู้เสียหายฟ้องร้องทางละเมิดได้ไม่ว่ากรณีใดๆ โดยให้ความเห็นว่า ในกรณีที่ยังไม่มีตัวสัญญาเกิดขึ้น ทุกๆ คนต่างอยู่ในบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดทั้งนั้น ครั้นได้ทำสัญญาขึ้น ย่อมหมายความว่า คู่สัญญาต่างได้เพิ่มระดับความรับผิดชอบให้มากขึ้นอีก อันเป็นกรณีที่ คู่สัญญาตกลงยกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดออกเสียแล้ว เมื่อกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นก็ต้องใช้หลักความรับผิดชอบทางสัญญา แม้จะเกิดมีความรับผิดชอบอันทำให้มีโทษทางอาญาก็ดี ความรับผิดชอบที่จงใจกระทำก็ดี ย่อมไม่ทำให้เกิดทางฟ้องร้องเรื่องละเมิดได้ คงเป็นความรับผิดชอบทางสัญญาทั้งนั้น ทั้งนี้ ไม่ได้ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนแต่อย่างใด ในเรื่องสัญญาเองก็มีหลักเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยอยู่เช่นเดียวกัน เช่นข้อตกลงไม่รับผิดชอบในเรื่องกลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ท่านให้ถือว่าเป็นโมฆะ จึงเป็นการไม่ถูกต้องที่จะเอาความรับผิดชอบทางละเมิดอันเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างคนภายนอกด้วยกันมาใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา

สำหรับกรณีนี้ นักกฎหมายไทยได้มีความเห็นดังนี้

ความเห็นแรก ในกรณีที่เป็นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเลย หรือไม่ชำระหนี้ตามสัญญาเลยย่อมเป็นการผิดสัญญา แต่ในการปฏิบัติตามสัญญาหรือชำระหนี้อย่างไม่ถูกต้องหรือบกพร่องย่อมเป็นผิดสัญญาและอาจเป็นละเมิดได้ด้วย<sup>7</sup>

ความเห็นที่สอง โดยหลักแล้วความรับผิดตามสัญญากับตามละเมิดนั้นแตกต่างกัน เนื่องจากการผิดสัญญาเป็นการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ส่วนบุคคล แต่ในลักษณะละเมิดหน้าที่นั้น ย่อมมีต่อบุคคลโดยทั่วไป นอกจากนี้ ความรับผิดทางละเมิดจะต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่กรณีไม่ชำระหนี้หรือไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้อันมีอยู่ตามสัญญาไม่ต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างไรก็ตามในบางกรณีการกระทำอันเดียวกันอาจเป็นทั้งผิดสัญญาและละเมิดในขณะเดียวกันได้ มิใช่ว่าถ้าเป็นละเมิดแล้วจะไม่ทำให้เป็นผิดสัญญา เช่น การกระทำละเมิดของลูกจ้างต่อนายจ้างย่อมเป็นทั้งผิดละเมิดและผิดสัญญาจ้างแรงงาน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 192-193/2529<sup>8</sup>) การที่มีสัญญาอยู่ระหว่างคู่กรณีนั้น อาจเป็นช่องโอกาสทำให้มีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นได้ และการผิดสัญญาอาจเป็นละเมิดในตัวเองได้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการละเมิดสิทธิเด็ดขาด (absolute right) ของผู้อื่นด้วย กล่าวคือ ทำให้มีผลเสียหายแก่ตัวบุคคลหรือทรัพย์สินด้วย ดังนั้น ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องของโจทก์และการกระทำของจำเลยเป็นทั้งผิดสัญญาและละเมิดก็เป็นสิทธิของโจทก์ที่จะเลือกฟ้องร้องบังคับเอาโดยมูลใดก็ได้แล้วแต่จะเลือกสุดแต่ว่าทางใดเป็นประโยชน์แก่ตนมากกว่าหรือจะบังคับเอาทั้งสองทางก็ได้ ไม่มีกฎหมายบังคับว่าโจทก์จะต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง การฟ้องด้วยมูลหนี้ทั้งสองประการมาในคำฟ้องเดียวกันหาเป็นฟ้องเคลือบคลุมไม่ และในกรณีที่เลือกฟ้องโดยมูลละเมิด โจทก์ก็มีหน้าที่นำสืบว่าจำเลยกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ<sup>9</sup>

อย่างไรก็ตาม จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ศาลจะนำความรับผิดตามสัญญา รับชนและความรับผิดตามหลักละเมิดมาใช้ควบคู่กันอยู่เสมอ โดยหากคนโดยสารได้รับความเสียหายศาลจะพิพากษาให้ผู้ขนส่งรับผิดตามหลักความรับ

<sup>7</sup> วงษ์ วีระพงษ์. คำอธิบายลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2: โรงพิมพ์อักษรสารการพิมพ์, 2514 หน้า 7-9.

<sup>8</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 192-193/2529 วินิจฉัยว่า เมื่อการกระทำของลูกจ้างเป็นทั้งละเมิดและผิดสัญญาจ้างแรงงานนายจ้างย่อมมีสิทธิฟ้องได้ทั้งสองทางสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการผิดสัญญาจ้างแรงงาน มิใช่ว่าเป็นมูลละเมิดแล้วจะไม่ทำให้เป็นผิดสัญญาจ้างแรงงานก็หาไม่

<sup>9</sup> ไพจิตร บุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2550 หน้า 49-53.

ผิดของผู้ขนส่งในลักษณะรับขน แต่กำหนดให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดแม้ว่าจะไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยละเมิดก็ตาม<sup>10</sup> แต่หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดผู้เสียหายก็มีสิทธิเลือกฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามสัญญารับขนหรือตามหลักละเมิดก็ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายก็มักเลือกฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามสัญญามากกว่าเนื่องจากอายุความในการฟ้องคดีตามมูลสัญญายาวกว่าอายุความตามมูลละเมิดและผู้ขนส่งมีความรับผิดที่เข้มงวดกว่า นอกจากนี้คนโดยสารก็ไม่ต้องพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเนื่องจากคนโดยสารมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่าตนได้รับความเสียหายจากการรับขน หากผู้ขนส่งต้องการหลุดพ้นจากความรับผิดก็มียุทธวิธีที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งประการใดประการหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 เช่น เหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารนั่นเอง แต่หากฟ้องให้รับผิดตามมูลละเมิด คนโดยสารเป็นฝ่ายต้องพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 ดังนั้นในกรณีที่คนโดยสารตกลงมาจากรถโดยไม่ปรากฏสาเหตุหากผู้ขนส่งไม่สามารถนำสืบได้ว่ากรณีสืบคนโดยสารตกลงมานั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด

จากการที่คนโดยสารสามารถฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดได้ทั้งตามมูลสัญญารับขนและตามมูลละเมิดอาจก่อให้เกิดปัญหาในการวินิจฉัยว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการรับขนนั้นสมควรจะตกอยู่ภายใต้กฎหมายลักษณะใดหรือที่เรียกว่า “การให้ข้อกฎหมายแก่ข้อเท็จจริง” ซึ่ง “การให้ข้อกฎหมายแก่ข้อเท็จจริง” มีความสำคัญมากเมื่อข้อพิพาทนั้นมีความเป็นระหว่างประเทศและมีปัญหาเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น กรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ หากเกิดข้อพิพาทขึ้นอาจต้องพิจารณาว่าจะนำกฎหมายของประเทศใดมาใช้บังคับ เมื่อพิจารณาที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 จะพบว่าหากถือว่าข้อพิพาทดังกล่าวเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดตามสัญญา กฎหมายที่จะนำมาใช้นั้นเป็นไปตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง<sup>11</sup> คือ ดูตามเจตนาของคู่กรณี หากไม่อาจหยั่งทราบเจตนาได้ ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติร่วมกันกฎหมายที่จะใช้บังคับคือกฎหมายแห่งสัญชาติร่วมกันของคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติ

<sup>10</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือ ผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มีเจตนาที่ทราบชัดแจ้งหรือ โดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติ อันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น”

เดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น แต่หากเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามหลัก  
ละเมิดกฎหมายที่จะนำมาใช้นั้นเป็นไปตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง<sup>12</sup> คือ กฎหมายแห่งถิ่นที่การ  
ละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น

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

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

### 3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับชน

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

หมวด 1 รับชนของ (มาตรา 610 ถึงมาตรา 633)

หมวด 2 รับชนคนโดยสาร (มาตรา 634 ถึงมาตรา 639)

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

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 15 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "หนี้ซึ่ง  
เกิดจากการละเมิด ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริง ซึ่งทำให้เป็นการละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น"

บทบัญญัติเรื่องการรับขนบัญญัติอยู่ในบรรพ 3 เอกเทศสัญญา ดังนั้น การรับขนจึงเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่เรียกว่าสัญญารับขน อย่างไรก็ตาม กฎหมายไม่ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ จึงมีนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

(1) สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย<sup>13</sup>

(2) สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง<sup>14</sup>

(3) สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน<sup>15</sup>

สัญญาที่ทำขึ้นนั้นจะถือว่าเป็นสัญญารับขนหรือไม่ ต้องพิจารณาจากลักษณะของการทำงานที่รับทำ ดังนั้น แม้สัญญาจะระบุว่าเป็นสัญญาเช่าหรือสัญญาตัวแทนแต่หากเนื้องานที่รับทำนั้นเข้าลักษณะการรับขนข้างต้นก็ถือว่าเป็นสัญญารับขน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529<sup>16</sup>) ในทางกลับกัน แม้สัญญาจะระบุว่าเป็นสัญญารับขนแต่หากเนื้องานที่รับทำนั้นไม่

<sup>13</sup> จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน. พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493 หน้า 173.

<sup>14</sup> กมล สนธิเกษตริน.ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. กรุงเทพมหานคร: สุทธิสารการพิมพ์, 2528 หน้า 41.

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

<sup>16</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529 วินิจฉัยว่า การที่โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของรถยนต์ให้คนขับรถและคนประจำรถของตนนำรถยนต์ไปรับคนโดยสารหรือนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ตามที่ตกลงไว้กับบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าโดยได้รับค่าตอบแทน และไม่ปรากฏว่าบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าซึ่งเป็นผู้สัญญา มีอำนาจควบคุมการใช้รถหรืออาจออกคำสั่งให้คนขับรถขับรถไปในเส้นทางใดตามความประสงค์ของตนได้ทั้งมิได้มีการมอบการครอบครองรถให้บริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าคู่สัญญานำรถไปใช้ตามลำพังไม่ถือเป็นสัญญาเช่า

เข้าลักษณะการรับชนก็ไม่อาจถือว่าสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญารับชน เช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6442/2538 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าการให้เช่ารถเพื่อใช้บรรทุกและเก็บสินค้าไว้ในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยจนกว่าเจ้าของสินค้าจะขนย้ายออกไปเท่านั้นโดยไม่ได้มีสัญญาต่อกันว่า จะต้องขนสินค้าดังกล่าวไปส่งให้แก่เจ้าของสินค้า ณ สถานที่แห่งอื่น ก็ไม่อาจถือว่าสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญารับชน<sup>17</sup>

### 3.1.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้

สำหรับการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ปรับกับการรับชนนั้น กฎหมายได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ไว้ 2 กรณี โดยพิจารณาที่ตัวผู้ขนส่งและวิธีการรับชนดังนี้

#### 1) ขอบเขตการบังคับใช้โดยพิจารณาที่ตัวผู้ขนส่ง

บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชน จะต้องเป็นผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608<sup>18</sup> เสียก่อน กล่าวคือจะต้องเป็นผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของตน ดังนั้น บุคคลที่ถือเป็นผู้ขนส่งจึงมีลักษณะดังนี้

ก. ผู้ขนส่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ และผู้ขนส่งอาจจะเป็นเอกชนหรือรัฐวิสาหกิจก็ได้

ข. การงานที่รับทำคือการขนส่งคนโดยสาร

ค. การขนส่งของหรือคนโดยสารนั้นเป็นการทำเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของตน กล่าวคือ ประกอบอาชีพในการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อเงินหรือผลประโยชน์อื่นใดอัน

รถยนต์หากแต่เป็นสัญญารับขนส่ง แม้จะเรียกสัญญานั้นว่าสัญญาเช่าและเรียกค่าตอบแทนจากสัญญานั้นว่าค่าเช่าก็ตาม

<sup>17</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6442/2538 วินิจฉัยว่า โจทก์เป็นเพียงผู้ให้เช่ารถเพื่อใช้บรรทุกและเก็บสินค้า คือเครื่องจักรพิพาทไว้ในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยจนกว่าเจ้าของสินค้าจะขนย้ายออกไปเท่านั้น ไม่ได้มีสัญญาต่อกันว่าโจทก์จะต้องขนสินค้าดังกล่าวไปส่งให้แก่เจ้าของสินค้า ณ สถานที่แห่งอื่นอย่างไร จึงไม่มีค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ที่โจทก์จะเรียกเอาจากเจ้าของสินค้าได้ คงมีเฉพาะค่าเช่าที่เจ้าของสินค้าค้างชำระอยู่ สัญญาระหว่างโจทก์กับเจ้าของสินค้าจึงไม่ใช่สัญญารับชนของ

<sup>18</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า "อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของคน"

เนื่องมาจากการขนส่งคนโดยสารหรือที่เรียกว่า “ค่าโดยสาร” และการประกอบอาชีพดังกล่าวต้องกระทำอยู่เป็นประจำมิใช่ครั้งคราว

นอกจากนี้ ยังมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วินิจฉัยไว้อันเป็นการให้ความหมายว่าบุคคลใดที่ถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 431/2509 วินิจฉัยว่าแม้รถคันเกิดเหตุจะไม่เป็นกรรมสิทธิ์ของจำเลย และคนขับประจำรถจะไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยก็ตาม แต่เมื่อจำเลยเป็นบริษัททำกิจการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 และรถคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลยและรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง จำเลยก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสารเว้นแต่การเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดโจทก์ตามมาตรา 634

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538 แม้จำเลยจะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง แต่เมื่อการขนส่งเป็นวัตถุ ประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่าจำเลยประกอบการเป็นผู้ขนส่งของเพื่อบำเหน็จเป็นทางคำปกติ

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นสรุปได้ว่า แม้รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะไม่ใช่ของผู้ขนส่ง และผู้ขับขี่ไม่ใช่ลูกจ้างของตนก็ตาม แต่หากทำกิจการรับขนคนโดยสารเป็นทางคำปกติของตน ก็ถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 นอกจากนี้ แม้จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งก็ยังถือเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 เช่นกัน

## 2) ขอบเขตการบังคับใช้โดยพิจารณาที่วิธีการรับขน

บทบัญญัติในมาตรา 609 กำหนดประเภทการรับขนที่ไม่อยู่ในบังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนไว้ดังนี้

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

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

ค. การรับขนของทางทะเลมีกฎหมายเฉพาะออกมารองรับคือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

### 3.1.1.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

#### 1) สิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด

หากคนโดยสารไม่มารับเครื่องเดินทางของตนภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่เครื่องเดินทางมาถึงมาตรา 636<sup>19</sup> ให้สิทธิผู้ขนส่งเอาออกขายทอดตลาด<sup>20</sup> ได้ แต่หากเครื่องเดินทางนั้นเป็นของสดหรือของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อพ้น 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางมาถึง และเมื่อเอาเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินเท่าใด มาตรา 632 ให้สิทธิผู้ขนส่งหักไว้เป็นค่าโดยสารและค่าอุปกรณ์ และหากยังมีเงินเหลือให้ส่งมอบให้แก่บุคคลที่ควรจะได้เงินนั้นซึ่งคือคนโดยสารนั่นเอง

<sup>19</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้น มีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้ว รออยู่ล่วงเวลากว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีตั้งว่านี้ด้วย อนุโลมตามควร”

<sup>20</sup> หลักเกณฑ์การขายทอดตลาดบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 509-517 โดยเป็นการที่ผู้ขายนำทรัพย์สินออกขายโดยเปิดเผยแก่บุคคลทั่วไปให้สามารถเข้าสู้ราคา และผู้ขายตกลงขายทรัพย์สินนั้นแก่ผู้ให้ราคาสูงสุด ซึ่งความตกลงของผู้ขายนี้แสดงออกโดยวิธีการเคาะไม้หรือตามจารีตประเพณีอื่นที่ใช้

## 2) หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทาง

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

## 3) หน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง

เมื่อคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางของคนโดยสารทันทีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 635<sup>21</sup> หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสารได้ในขณะนั้น ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดจากการที่ส่งมอบชักช้าตามมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616 โดยผู้เขียนจะกล่าวโดยละเอียดในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งอีกครั้งหนึ่ง

### 3.1.1.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

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

<sup>21</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635 บัญญัติว่า “เครื่องเดินทาง หากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง”

เครื่องเดินทางของคนโดยสาร และความเสียหายที่เกิดจากการซักชำในการรับขน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 3.1.1.3.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

ผู้ขนส่งนั้นมีหน้าที่ในการนำคนโดยสารพร้อมด้วยเครื่องเดินทางให้ไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพตามกำหนดเวลาหรือภายในเวลาที่เหมาะสม ดังนั้น หากเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับผิด ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร เช่น คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ หรือกรณีที่เกิดความเสียหายหรือบุบสลายแก่เครื่องเดินทาง รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากความซักชำในการรับขน ดังนั้น ในมาตรา 634<sup>22</sup> และ มาตรา 616<sup>23</sup> จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งในเบื้องต้นว่า หากผู้ขนส่งต้องการปฏิเสธความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิด ได้แก่ เหตุสุดวิสัย ความเสียหายเกิดจากความผิดของคนโดยสาร สภาพแห่งของนั่นเอง หรือตามที่คู่สัญญารับขนตกลงกันได้ ซึ่งลักษณะของความรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสารเช่นนี้เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เนื่องจากผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ และเหตุยกเว้นความรับผิดเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง

### 3.1.1.3.2 ประเภทของความรับผิด

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ กรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ความสูญหายหรือบุบสลายต่อเครื่องเดินทาง และความเสียหายที่เกิดจากความซักชำ

<sup>22</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซักชำในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือการซักชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง"

<sup>23</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลายหรือส่งมอบซักชำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือซักชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเองหรือเกิดเพราะ ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง"

## 1) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ผู้ขนส่งนอกจากจะมีหน้าที่ในการนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว ยังต้องขนส่งคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพด้วย ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายอย่างหนึ่งขึ้นแก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบนี้เพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ในเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของคนโดยสาร<sup>24</sup>

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ตัวคนโดยสาร ไม่ว่าจะทำให้คนโดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ มาตรา 634 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือความเสื่อมเสียดังกล่าวโดยไม่ต้องพิจารณาว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

## 2) ความเสียหายอันเกิดแก่เครื่องเดินทาง

“เครื่องเดินทาง” คือ สิ่งของเครื่องใช้ที่คนโดยสารนำมาด้วยในระหว่างเดินทาง เครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำมานี้อาจเป็นของใช้สอยส่วนตัวหรือสิ่งของอื่นใดที่คนโดยสารต้องการนำติดตัวไปด้วยในระหว่างเดินทาง เช่น ของขวัญของฝาก หรือสินค้าที่คนโดยสารจะต้องนำส่งเองก็ได้ ซึ่งอาจไม่ได้ติดตัวคนโดยสารแต่มอบหมายให้ผู้ขนส่งดูแลในระหว่างเดินทาง<sup>25</sup> นอกจากนี้ อยากรู้ก็ตาม มีนักกฎหมายบางท่านได้ให้ความหมายของเครื่องเดินทางตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบหากเกิดความสูญหายหรือบุบสลายว่าไม่หมายรวมถึงเครื่องเดินทางที่ไม่ได้ไปพร้อมกับคนโดยสาร นอกจากนี้ หากเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำมาด้วยเป็นของที่คนโดยสารขนเพื่อนำไปขายไม่ถือเป็นเครื่องเดินทาง ดังนั้น หากสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งไม่ก็ต้องรับผิดชอบ<sup>26</sup> อยากรู้ก็ตาม ไม่ว่าเครื่องเดินทางนั้นคนโดยสารจะได้อบรมหมายให้ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารเก็บไว้เอง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องขนส่งเครื่องเดินทางนั้นไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย แต่เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเครื่องเดินทางทั้งสองประเภทนั้น

<sup>24</sup> จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 10, 2540 หน้า 122.

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

<sup>26</sup> อรรถพรณ พันธ์พัฒนา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ฝากทรัพย์ วิธีการเฉพาะสำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ฝากเงิน ฝากของในคลังสินค้า จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2549. หน้า 141.

มีความแตกต่างกัน โดยในกรณีที่คนโดยสารได้มอบหมายเครื่องเดินทางไว้แก่ผู้ขนส่งไม่ว่าผู้ขนส่งจะคิดค่าขนส่งหรือไม่ หากเครื่องเดินทางสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637<sup>27</sup> ประกอบมาตรา 616<sup>28</sup> แต่หากคนโดยสารไม่ได้มอบหมายเครื่องเดินทางไว้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 638<sup>29</sup> แต่อย่างไรจึงเป็นความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนั้นยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาวางแนวไว้ แต่มีความเห็นว่าหากความสูญหายหรือบุบสลายนั้นจะเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 638 โดยคนโดยสารมีภาระการพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังนั้นหากเป็นกรณีที่คนโดยสารเก็บเครื่องเดินทางไว้กับตัวแล้วบุคคลอื่นมาลักเอาเครื่องเดินทางนั้นไปผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ลูกจ้างของผู้ขนส่งเป็นคนลักไปผู้ขนส่งจึงจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสาร

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับเครื่องเดินทางของคนโดยสารที่ได้มอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่ง แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็อาจสิ้นสุดลงได้หากเข้ากรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 ประกอบมาตรา 623<sup>30</sup> ดังนี้

<sup>27</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 บัญญัติว่า "สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้นแม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1"

<sup>28</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกช้ำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกช้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง"

<sup>29</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"

<sup>30</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 "ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ผิดเงื่อนไขและได้ใช้การวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

1. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางสามารถเห็นได้จากภายนอก หากคนโดยสารรับไว้โดยไม่อิดเอื้อน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลง

2. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก แม้คนโดยสารจะรับไว้โดยไม่อิดเอื้อน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบหากคนโดยสารได้บอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบ ซึ่งการบอกกล่าวนั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น คนโดยสารจึงสามารถบอกกล่าวด้วยวาจาได้

3. กรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเกิดจากการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบแม้คนโดยสารจะรับเครื่องเดินทางไว้โดยไม่ได้อิดเอื้อนหรืออิดเอื้อนเมื่อพ้น 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบ

### 3) ความเสียหายที่เกิดจากความซักชำ

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการรับขนที่ซักชำแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ ความเสียหายที่เกิดจากความซักชำในการรับขนคนโดยสารและความเสียหายที่เกิดจากความซักชำในการรับขนเครื่องเดินทาง

การรับขนคนโดยสารซักชำหมายถึงการถึงจุดหมายปลายทางไม่ทันตามเวลาที่กำหนดหรือภายในเวลาที่สมควร หากการซักชำนี้ส่งผลให้คนโดยสารได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634

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

---

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิด ของผู้ขนส่งได้”

### 3.1.1.4 เหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย

แม้คนโดยสารจะได้รับความเสียหายจากการรับชน ไม่ว่าจะความเสียหายจะเกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสารหรือเครื่องเดินทาง ผู้ขนส่งก็อาจไม่ต้องรับผิดเสมอไปหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดซึ่งเหตุดังกล่าวแบ่งได้เป็น 3 ประการ คือ เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง และเหตุยกเว้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าในการรับชน ดังนี้

#### 1) กรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร เช่น ตาย หรือได้รับบาดเจ็บจากการรับชน ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายนั้นหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเองตามมาตรา 634

##### (1) เหตุสุดวิสัย

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

##### (2) ความผิดของคนโดยสาร

ความผิดของคนโดยสารที่ผู้ขนส่งจะนำมาอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดอาจเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเองก็ได้ อย่างไรก็ตาม หาก

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทของคนขับ แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วย ก็ไม่ทำให้คนขับพ้นความรับผิดจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้<sup>31</sup>

## 2) กรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

ในกรณีที่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้ส่งมอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่งนั้นสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดในความสูญหายหรือบอบสลายนั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือบอบสลายดังกล่าวเกิดจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ 3 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเอง และความผิดของคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 ประกอบมาตรา 616

### (1) เหตุสุดวิสัย

กรณีที่ศาลวินิจฉัยว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น เกิดอุทกภัย หรือวาตภัย ฟ้าผ่า การปิดถนนของขบวนรถไฟ ถนนขาด สะพานทรุดตัดเส้นทางคมนาคมทำให้ส่งมอบชกช้า หรือคนร้ายใช้อาวุธปืนชิงสินค้าไป (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523)

### (2) เกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง

ความเสียหายเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง หมายถึง การที่เนื้อหามวลสารของสินค้าเกิดการเน่าเสียเนื่องจากเป็นของสดเสียได้ เช่น เนื้อสัตว์ ผลไม้ หรืออาจเกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวมันเอง เช่น การระเหยของกาน้ำตาลทำให้ได้จำนวนน้อยลง (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 484/2516)

<sup>31</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516 วินิจฉัยว่า ผู้ตายห้อยโหนที่บันไดท้ายรถเพราะคนโดยสารแน่นมาก จำเลยที่ 1 ทราบดีว่ามีผู้โดยสารยืนเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดท้ายรถ จึงชอบที่จะแก้ไขมิให้ผู้โดยสารเกาะห้อยโหนรถเสียก่อนที่จะออกรถหรือหากจำเลยที่ 1 จะออกรถในลักษณะเช่นนั้น ก็ชอบที่จะขับรถด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารนั้นการที่จำเลยที่ 1 ขับรถแซงรถคันที่จอดอยู่ข้างหน้าจนท้ายรถเบียดชิดกับรถคันที่จอด จนเป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่พลัดตกลงมาถึงแก่ความตาย จึงเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วยในการที่ไปเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดรถ ก็ไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นความรับผิดจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้

### (3) ความผิดของคนโดยสาร

หากความเสียหายของเครื่องเดินทางเกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารบรรจุหีบห่อไม่ดี หรือไม่แข็งแรงผู้ขนส่งว่าเป็นของแตกหักง่ายเพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้เพิ่มความระมัดระวังผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

#### 3) กรณีความเสียหายที่เกิดจากการซักชำในการรับขน

การรับขนเกิดการซักชำ ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 และมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616

##### 3.1.1.5 ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

จากที่กล่าวข้างต้นเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในข้อ 3.1.1.4 จะเห็นได้ว่าเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่กฎหมายกำหนดไว้มีเพียงไม่กี่เหตุ ดังนั้น ในทางปฏิบัติผู้ขนส่งจึงมักอาศัยอำนาจสำรองที่เหนือกว่ากำหนดข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของตนเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมาตรา 639<sup>32</sup> จึงกำหนดให้ข้อความที่ผู้ขนส่งได้กำหนดไว้ในตัว ใบรับ หรือเอกสารใดๆ ที่เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตกเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง

ดังนั้น หากคนโดยสารได้แสดงความตกลงอย่างชัดแจ้งในข้อความที่ผู้ขนส่งได้ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนไว้ ข้อความดังกล่าวก็ใช้บังคับได้ แต่อย่างไรจึงเป็นการตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งนั้นกฎหมายไม่ได้ให้ความหมายไว้ ผู้เขียนจึงขอคาดคะเนที่เกี่ยวข้องกับข้อความที่เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนของทางบกและทางอากาศมาแสดงเพื่อให้เห็นถึงแนวทางการวินิจฉัยของศาลว่ากรณีใดที่ศาลเห็นว่าการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้อย่างชัดแจ้ง

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกา กรณีที่จะถือว่าได้มีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอย่างชัดแจ้งนั้นศาลจะพิจารณาที่ลักษณะของข้อความว่ามีความชัดเจนหรือไม่ โดยดูจาก

<sup>32</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 639 บัญญัติว่า "ตัว ใบรับ หรือเอกสารอื่นทำนองเช่นว่านี้อันผู้ขนส่งได้มอบแก่คนโดยสารนั้น หากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างใดๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น"

ขนาดของตัวอักษรและตำแหน่งที่ระบุไว้ นอกจากนี้ศาลจะพิจารณาว่ามีหลักฐานว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายได้แสดงความตกลงโดยการลงลายมือชื่อรับทราบหรือตกลงตามนั้นหรือไม่

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

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

### 3.1.1.6 อายุความ

อายุความในการที่คนโดยสสารจะฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสสาร เช่น การที่คนโดยสสารเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ หรือการชกช้ำในการรับขน กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษจึงต้องใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 คือ 10 ปี สำหรับกรณีที่คนโดยสสารฟ้องเรียกค่าเสียหายในกรณีที่เครื่องบินทางสูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบชกช้ำ มาตรา 624<sup>33</sup> กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น คนโดยสสารต้องใช้สิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปีนับแต่ส่งมอบหรือ

<sup>33</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 บัญญัติว่า “ในข้อความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุปสลายหรือส่งชกช้ำนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบหรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต”

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

กรณีที่มีการทุจริตนี้ กฎหมายไม่ได้กำหนดว่าเฉพาะผู้ขนส่งเท่านั้น ดังนั้น จึง หมายความว่าถึงการทุจริตของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วยเพราะเมื่อความสูญหาย บุปสลาย หรือชกซ้ำนั้นเกิดจากการกระทำโดยทุจริต กฎหมายก็มุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบขึ้นโดยการ นำอายุความกรณีทั่วไปที่ยาวกว่ามาใช้

อย่างไรก็ดี แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะแล้วในลักษณะ 8 รับขน แต่หากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเข้าหลักเกณฑ์ ความรับผิดตามหลักละเมิดคนโดยสารก็มักที่จะฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย นอกจากนี้ ในกรณีที่บุคคลที่ได้รับความเสียหายไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยอาศัยบทบัญญัติในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนได้ เช่น คนโดยสารที่ไม่ได้เสียค่าโดยสาร ก็จะฟ้องให้ ผู้ขนส่งรับผิดตามมูลละเมิด<sup>34</sup> และเมื่อศาลพิจารณาคดีแล้วเห็นว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่ว่าผู้เสียหายที่ ฟ้องคดีจะเลือกฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญารับขนหรือมูลละเมิดศาลก็จะนำหลักการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนเพื่อละเมิดมาใช้ในการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทน ในลำดับต่อมา ผู้เขียนจึงขอ กล่าวถึงสาระสำคัญของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดที่เกี่ยวข้องกับการรับขน ดังนี้

### 3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด

ความรับผิดทางละเมิดนั้นบัญญัติอยู่ในบรรพ 2 หนี้ ลักษณะ 5 ตั้งแต่มาตรา 420 ถึงมาตรา 452 ซึ่งความรับผิดทางละเมิดจะมีบทบาทอย่างมากสำหรับกรณีที่คนโดยสาร ฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง

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

### 3.1.2.1 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 420<sup>35</sup> เป็นความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไป ซึ่งเป็นกรณีที่บุคคลรับผิดในการกระทำของตนเอง ดังนั้นจึงต้องมีการกระทำ (รวมถึงการละเว้นกระทำอันบุคคลนั้นมีหน้าที่จักต้องกระทำ) และต้องเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่นทั้งกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อด้วย ในคดีเกี่ยวกับการรับขนก็เช่นกัน ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามมาตรา 420 ก็ต่อเมื่อมีความผิดหรือเป็นฝ่ายผิด กล่าวคือ ทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เช่น การที่ผู้ขับขี้อยู่แล้วที่ผู้โดยสารยื่นแขนขาออกนอกตัวถังจึงแกลิ่งขับรถเบียดรถที่สวนมาหรือขับโดยไม่ระมัดระวังเป็นพิเศษจนผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2512) ดังนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อเมื่อคนโดยสารพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งมีความผิด การพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งจึงตกแก่คนโดยสารที่ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิด

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

### 3.1.2.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารนั้นเกิดจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้

<sup>35</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อการนั้น”

กระทำไปในทางการที่จ้างตามมาตรา 425<sup>36</sup> ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นแม้ว่าลูกจ้างจะมีได้เป็นพนักงานขับรถประจำรถยนต์โดยสารก็ตาม เช่น เป็นสารถีรถเดินรถมีหน้าที่ควบคุมการเดินรถและตรวจตัวแต่เมื่อได้ขับรถไปในเส้นทางในทางการที่จ้างโดยประมาทก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสารอันเป็นการกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 608 ประกอบมาตรา 420 และมาตรา 425<sup>37</sup>

### 3.1.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

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

#### 3.1.2.3.1 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

##### 1) กรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย

ในการกระทำละเมิดให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ย่อมต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เขา แต่เป็นที่เห็นได้ว่าการทำให้ถึงแก่ความตายเป็นความเสียหายอันคำนวณเป็นตัวเงินมิได้ แต่ในกรณีทำให้คนโดยสารตายนั้นอาจมีค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นๆ ค่าขาดไร้อุปการะ และหากคนโดยสารไม่ได้ตายในทันทีก็อาจต้องชดใช้ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย และค่าขาดแรงงานของ

<sup>36</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า "นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง"

<sup>37</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523 บัญญัติว่า แม้จำเลยที่ 1 จะเป็นสารถีรถเดินรถมีหน้าที่ควบคุมการเดินรถและตรวจตัวมิได้เป็นพนักงานขับรถประจำรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุก็ตาม แต่การที่จำเลยที่ 1 ในฐานะที่เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เห็นมีคนโดยสารเต็มรถและคนขับไม่อยู่ จึงเข้าทำหน้าที่ขับเพื่อพาผู้โดยสารไปส่งในเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่อันเป็นเส้นทางในสัมปทานเดินรถของจำเลยที่ 2 เสียเองนั้น ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้กระทำการไปในทางค้ำปกติของจำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 2 เป็นบริษัทที่กระทำการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของโจทก์เองตามมาตรา 634 เมื่อเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพราะจำเลยที่ 1 ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์

บุคคลภายนอก ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443<sup>38</sup> และมาตรา 445<sup>39</sup> ที่ผู้ทาละเมิดต้องรับผิดชอบ

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ ได้แก่ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่นในการจัดการศพ โดยเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ทาละเมิดต้องชดใช้ค่าปลงศพให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายทรัพย์สินของผู้ตายนั้นเองจะต้องจัดสรรมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปลงศพตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 มาตรา 1650 และมาตรา 1739 เมื่อผู้ตายต้องเสียหายจากการนำทรัพย์สินมาปลงศพตน ผู้ละเมิดจึงต้องชดใช้ ดังนั้น ค่าปลงศพจึงเป็นสิทธิของผู้ตายที่ตกแก่ผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการศพของผู้ตาย ซึ่งผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการศพของผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1649<sup>40</sup> โดยปกติย่อมได้แก่ทายาทหรือผู้จัดการมรดก มิใช่ว่าใครเป็นผู้ทำศพแล้วจะเรียกร้องค่าปลงศพได้ ซึ่งในกรณีของบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าปลงศพศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2558/2532 วินิจฉัยว่า โจทก์เป็นสามีของผู้ตาย ไม่ปรากฏว่ามีพินัยกรรมเป็นอย่างอื่น โจทก์จึงเป็นผู้ได้รับทรัพย์สินมรดกโดยสิทธิทายาทโดยธรรมของ

<sup>38</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้นค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นๆ อีกด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วยแล้ว ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

<sup>39</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 445 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย”

<sup>40</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 บัญญัติว่า “ผู้จัดการมรดกซึ่งผู้ตายตั้งไว้ย่อมมีอำนาจและหน้าที่ในอันที่จะจัดการศพของผู้ตาย เว้นแต่ผู้ตายจะได้ตั้งบุคคลอื่นไว้โดยเฉพาะให้จัดการตั้งว่านั้น ถ้าผู้ตายมิได้ตั้งผู้จัดการมรดกหรือบุคคลใดไว้ให้เป็นผู้จัดการศพหรือทายาทมิได้มอบหมายตั้งให้บุคคลใดเป็นผู้จัดการศพ บุคคลผู้ได้รับทรัพย์สินมรดกโดยพินัยกรรมหรือโดยสิทธิโดยธรรมเป็นจำนวนมากที่สุดเป็นผู้มีอำนาจและตกอยู่ในหน้าที่ต้องจัดการศพ เว้นแต่ศาลจะเห็นเป็นการสมควรตั้งบุคคลอื่นให้จัดการเช่นนั้น ในเมื่อบุคคลผู้มีส่วนได้เสียคนหนึ่งคนหนึ่งร้องขอขึ้น”

ผู้ตายเป็นจำนวนมากที่สุด โจทก์จึงเป็นผู้มีอำนาจและมีหน้าที่ต้องจัดการศพผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 โจทก์จึงมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้จำเลยใช้ค่าปลงศพภริยาโจทก์ได้ แม้อบิดาโจทก์จะได้ออกเงินให้โจทก์ใช้จ่ายในการทำศพ จำเลยก็จะมายกเป็นข้อปิดป้องความรับผิดชอบของจำเลยหาไม่ได้

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4828/2529 วินิจฉัยว่า การเป็นพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันต้องถือความเป็นพี่น้องกันตามความเป็นจริงส่วนบิดามารดาจะจดทะเบียนสมรสกันหรือไม่ไม่ใช่สาระสำคัญเมื่อบิดามารดาของผู้ตายถึงแก่กรรมและผู้ตายก็ไม่มีผู้สืบสันดานที่ร่วมบิดามารดาเดียวกันของผู้ตายซึ่งเป็นทายาทลำดับ 3 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 จึงเป็นผู้จัดการศพผู้ตายมีอำนาจฟ้องเรียกค่าปลงศพเพราะเหตุที่ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ฆบรยนต์ชนผู้ตายถึงแก่ความตายได้

การกำหนดจำนวนค่าปลงศพ ศาลจะพิจารณาจากฐานะของผู้ตายและผู้มีหน้าที่ทำศพประกอบกับธรรมเนียมประเพณี หากฟุ่มเฟือยเกินสมควร ศาลย่อมกำหนดให้ตามสมควรมิใช่จ่ายไปเท่าไรก็เรียกได้ทั้งหมด นอกจากนี้ ค่าปลงศพยังสามารถเรียกล่วงหน้าได้ไม่จำต้องทำศพแล้ว<sup>41</sup>

สำหรับค่าใช้จ่ายอื่นอันจำเป็นในการจัดการศพ ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายที่มีใช่การปลงศพแต่อาจเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับงานศพได้<sup>42</sup> ศาลจะพิจารณาถึงฐานะของผู้ตายและผู้ทำศพรวมถึงประเพณีการทำศพและลัทธินิยมประกอบด้วย โดยศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาไว้ดังนี้

<sup>41</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 913/2506

<sup>42</sup> ศนันกรณ (จำปี) โสติดิพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2: วิทยุชน, 2552 หน้า 288.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2023/2522 วินิจฉัยว่า ค่าขนส่งศพกลับภูมิลำเนาของผู้ตายที่ประเทศเยอรมันนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นอันเกี่ยวเนื่องกับค่าปลงศพ จำเลยต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2707/2516 วินิจฉัยว่า ค่าใช้จ่ายในการพิมพ์หนังสือแจกในงานศพและค่าทำเจดีย์บรรจุอัฐิของผู้ตายตามสมควรแก่ฐานะของผู้ตาย ถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 443 วรรคแรก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 574/2515 วินิจฉัยว่า ค่าพาหนะในการที่บิดามารดาและญาติของผู้ตายเดินทางไปจัดการศพถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 443 วรรคแรก ซึ่งผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบด้วย แต่หากเป็นค่าใช้จ่ายที่ญาติของผู้ตายเดินทางจากต่างจังหวัดเพื่อไปร่วมในงานศพด้วยนั้นศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2437/2522<sup>43</sup> ว่าไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบเพราะไม่ใช่เดินทางไปจัดการศพ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 533/2506 วินิจฉัยว่า ค่าซื้อที่ฝังศพที่สุสานและค่าทำฮวงซุ้ย ตลอดจนค่าเช่าไนท์คลับและค่าอาหารเครื่องดื่มเลี้ยงดูแขกก่อนนำศพไปฝังตามประเพณีการจัดการศพเงิน เป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นตามมาตรา 443 วรรคแรก ซึ่งผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบ

ในส่วน of ค่าขาดไร้อุปการะ หากคนโดยสารที่ถึงแก่ความตายมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องอุปการะบุคคลหนึ่งบุคคลใดโดยไม่จำเป็นต้องมีการอุปการะจริงๆ<sup>44</sup> บุคคลที่ขาดไร้อุปการะตามกฎหมายจึงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้โดยถือเป็นค่าขาดสิทธิที่จะได้รับ

<sup>43</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2437/2522 วินิจฉัยว่า กรณีละเมิดทำให้คนตาย ค่าปลงศพตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 แม้นายจ้างของผู้ตายออกให้ทั้งสิ้นก็ไม่ปิดความรับผิดชอบของผู้ทำละเมิด แต่ค่าใช้จ่ายที่ญาติของผู้ตายเดินทางจากต่างจังหวัดไปร่วมในงานศพด้วยนั้น ไม่ใช่เดินทางไปจัดการศพ ไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบ

<sup>44</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7119/2541 วินิจฉัยว่า การที่ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 กระทำละเมิดเป็นเหตุให้บุตรของโจทก์ที่ 3 ตาย ถือว่าโจทก์ที่ 3 ขาดไร้อุปการะตามกฎหมายจากบุตร โจทก์ที่ 3 จึงชอบที่จะได้รับค่าขาดไร้อุปการะทั้งในปัจจุบันและความหวังในอนาคตโดยผลแห่งกฎหมาย โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าขณะเกิดเหตุหรือในอนาคตเด็กหญิง พ. จะได้อุปการะโจทก์ที่ 3 จริงหรือไม่

การอุปการะเลี้ยงดูจากผู้ตาย ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะครอบครัว ได้กำหนดบุคคลผู้มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูไว้ดังนี้

ก. สามีภริยาที่จดทะเบียนสมรสมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน ตามมาตรา 1461 วรรคสอง ซึ่งการพิจารณาว่ามีการอุปการะกันหรือไม่ ต้องอาศัยพฤติการณ์ในวันเกิดเหตุตนเองเป็นหลัก พฤติการณ์ทั้งหลายภายหลังวันเกิดเหตุไม่นำมาพิจารณา<sup>45</sup>

ข. บิดาที่ชอด้วยกฎหมาย<sup>46</sup> และมารดามีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบุตร ตามมาตรา 1563

ค. บุตรผู้เยาว์มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาตามมาตรา 1564 วรรคหนึ่ง แต่หากเป็นบุตรซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาเฉพาะแต่ผู้พหุผลภาพและหาเลี้ยงตนเองไม่ได้ตามมาตรา 1564 วรรคสอง

ง. บุตรบุญธรรมที่เป็นผู้เยาว์และบุตรบุญธรรมซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วแต่ผู้พหุผลภาพและหาเลี้ยงตัวเองไม่ได้ตามมาตรา 1598/28

จ. ผู้รับบุตรบุญธรรมตามมาตรา 1598/28

ฉ. ทารกในครรภ์มารดาตามมาตรา 15 วรรคสอง

หากคนโดยสารไม่ถึงแก่ความตายในทันที ต้องไปรักษาตัวที่โรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลก่อนตายก็ถือเป็นค่าสินไหมทดแทนประการหนึ่งที่ต้องชดใช้ให้แก่ทายาท

<sup>45</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1251/2514 วินิจฉัยว่า ลูกจ้างของจำเลยขับรถในทางการที่จ้างชนสามเฒ่าถึงแก่ความตายด้วยความประมาท โจทก์ยอมตกเป็นผู้ต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เมื่อสามเฒ่ายังมีชีวิตอยู่มีอาชีพตั้งปั้มน้ำมันจำหน่ายน้ำมันเบนซิน แม้โจทก์จะได้เป็นผู้จัดการมรดกเข้าดำเนินการค่าน้ำมันเบนซินต่อมาหลังจากสามเฒ่าตายแล้ว ก็หาเป็นเหตุทำให้โจทก์ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าขาดไร้อุปการะจากจำเลยไม่ ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์ต้องขาดไร้อุปการะนั้น ย่อมต้องคำนวณโดยอาศัยพฤติการณ์ในวันเกิดเหตุตนเองเป็นหลักพฤติการณ์ทั้งหลายภายหลังวันเกิดเหตุหาอาจนำมาพิจารณาในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนในการขาดไร้อุปการะของโจทก์ได้ไม่

<sup>46</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1409/2548 วินิจฉัยว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 วรรคสาม กำหนดให้ผู้กระทำละเมิดในกรณีทำให้เขาถึงตายรับผิดชอบต่อบุคคลที่ต้องขาดไร้อุปการะเฉพาะที่ผู้ตายมีหน้าที่อุปการะตามกฎหมายเท่านั้น แต่มาตรา 1563 และมาตรา 1564 ที่บัญญัติให้บุตรและบิดาจำต้องอุปการะเลี้ยงดูกันนั้นหมายถึงบุตรและบิดาโดยชอด้วยกฎหมายเท่านั้น ไม่มีบทบัญญัติกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้บิดาจำต้องอุปการะเลี้ยงดูบุตรนอกกฎหมาย ดังนั้น แม้บุตรนอกกฎหมายที่บิดารับรองแล้วจะเป็นทายาทโดยธรรมมีสิทธิรับมรดกของบิดาได้แต่ก็ไม่มีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูจากบิดา จึงไม่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าขาดไร้อุปการะจากผู้กระทำละเมิด

เมื่อคนโดยสารถึงแก่ความตายภายหลัง เพราะหากผู้ตายไม่ได้เข้ารับการรักษาดัวในโรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลนี้ก็จะเป็นมรดกตกแก่ทายาท ประกอบกับค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้เป็นส่วนที่ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ให้คนโดยสารถือก่อนตายอยู่แล้วด้วย<sup>47</sup> โดยค่ารักษาพยาบาลที่ทายาทเรียกได้ หมายความว่ารวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปแล้วและที่คาดว่าจะต้องเสียในอนาคต เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 450/2516 วินิจฉัยว่า ค่าจ้างนางพยาบาลเฝ้าใช้ ค่ายา ค่าจ้างรถแท็กซี่ที่ภรรยาไปเฝ้าเยี่ยมปรนนิบัติที่โรงพยาบาล เป็นค่าเสียหายที่โจทก์เรียกร้อง เอาจากจำเลยได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 244/2530 วินิจฉัยว่า โจทก์ได้รับอันตรายสาหัส มาก หากไม่ได้รับการรักษาที่ดีอาจเป็นอันตรายต่อชีวิตได้ เมื่อโรงพยาบาลที่ต่างจังหวัดมีเครื่องมือ ไม่พอที่จะรักษาได้ ต้องส่งตัวไปรักษาที่กรุงเทพมหานคร จึงไม่ใช่เป็นการรักษาที่พุ่มเพียงพอ จำเลย ต้องรับผิดชอบในค่ารักษาพยาบาลดังกล่าว

ถ้าในช่วงเวลาระหว่างวันที่คนโดยสารถือบาดเจ็บก่อนที่จะถึงแก่ความ ตาย หากคนโดยสารถือต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานไปจำนวน เท่าใดทายาทย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้ เพราะหากผู้ตายได้ไปประกอบการทำงาน รายได้จากการประกอบการทำงานก็อาจกลายเป็นมรดกตกแก่ทายาทประกอบกับค่าสินไหมทดแทน ส่วนนี้เป็นส่วนที่ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ให้ผู้เสียหายก่อนตายอยู่แล้ว<sup>48</sup> แต่หากไม่มีการขาดประโยชน์ เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานเป็นต้นว่าคนโดยสารถือมีรายได้ที่ไม่ต้องทำมาหาได้ เช่น ค่าเช่า จากทรัพย์สิน ก็ไม่ใช่กรณีที่คนโดยสารถือขาดประโยชน์จึงไม่อาจเรียกค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ได้<sup>49</sup>

นอกจากนี้ เมื่อคนโดยสารถือถูกทำละเมิดจนถึงตายทำให้บุคคลที่ได้รับ ประโยชน์จากการทำงานของคนโดยสารถือต้องขาดประโยชน์จากการทำงานนั้นไป เมื่อบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหาย กฎหมายก็ยอมให้บุคคลที่ได้ประโยชน์จากการทำงานนั้นมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน จากผู้ทำละเมิดได้ โดยกฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อการที่ขาดการ งานไว้คือบุคคลภายนอกในครัวเรือนที่คนโดยสารถือมีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำการ

<sup>47</sup> ศนันกรณ (จำปี) โสติพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และ ลากมิดครวได้. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 2: วิทยุชน, 2552 หน้า 288.

<sup>48</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>49</sup> ไพจิตร บุญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2550 หน้า 196.

งานให้แก่บุคคลภายนอกที่คนโดยสวามีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำกรงานให้เป็นคุณแก่  
 อุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก ดังนั้น ลักษณะการทำงานที่บุคคลภายนอกจะได้รับชดใช้ตาม  
 มาตรา 445 จากผู้ขนส่งจึงแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ การขาดกรงานในครัวเรือน และการขาด  
 กรงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก

กรณีที่หนึ่ง การขาดกรงานในครัวเรือน หมายความว่ากรงานในครอบครัวซึ่ง  
 ผู้ตายมีความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องทำให้แก่บุคคลอื่นในครอบครัว ดังนั้น หากคนโดยสวามี  
 ตายเป็นผู้มีหน้าที่ทำกรงานดังกล่าว ผู้ที่ยังมีชีวิตที่ขาดกรงานนั้นก็มิสิทธิเรียกค่าชดใช้การขาด  
 กรงานนั้นได้ โดยความผูกพันตามกฎหมายในกรณีนี้ ได้แก่ สามีกับภริยาซึ่งมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือ  
 อุปการะเลี้ยงดูกันตามมาตรา 1461 บิดามารดาผู้ใช้อำนาจปกครองมีอำนาจให้บุตรทำกรงาน  
 ตามสมควรแก่ความสามารถและฐานานุรูปตามมาตรา 1567 (3) เช่น เมื่อครั้งมีชีวิตคนโดยสวามี  
 เป็นภรรยาเป็นแม่บ้านจัดการบ้านเรือนด้วยตนเอง เมื่อถึงแก่ความตายอันเนื่องมาจากการรับชน  
 ของผู้ขนส่ง สามีก็ต้องจ้างคนมาทำงานแทนภรรยา ทำหน้าที่ซักผ้า ทำครัว กวาดถูบ้าน เป็นการ  
 ขาดแรงงาน สามีย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แต่เรียกได้ถึงวันมีภรรยาใหม่ (คำพิพากษา  
 ศาลฎีกาที่ 2361/2515 และ 3585/2525) หรือหากบิดาหรือมารดาซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองได้  
 มอบหมายให้บุตรทำกรงานอันใดอันหนึ่งครัวเรือน แล้วปรากฏว่ามีบุคคลใดทำละเมิดต่อบุตรซึ่ง  
 มีความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องทำกรงานให้แก่บิดามารดาจนถึงแก่ความตาย ผู้ทำ  
 ละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคือค่าขาดแรงงานในครัวเรือนให้แก่บิดามารดาอันนั้นด้วย  
 (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6905/2538)

กรณีที่สอง การขาดกรงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก แม้ด้วยทจะใช้  
 คำว่า "...ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย...." ก็ตาม แต่นักกฎหมายหลายท่าน เช่น  
 ท่านอาจารย์จิตติ ดิงศภทิพย์ ได้อธิบายว่าความผูกพันตามกฎหมายในมาตรานี้รวมถึงสิทธิที่เกิด  
 จากสัญญาอันผูกพันตามกฎหมายด้วย ดังนั้น หากผู้ตายมีหน้าที่การทำงานตามสัญญาจะต้องทำ  
 กรงานให้แก่บุคคลภายนอกในอุตสาหกรรมของเขา เมื่อถึงแก่ความตายอันเนื่องมาจากการรับชน  
 ของผู้ขนส่ง บุคคลภายนอกย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่ขาด  
 กรงานไปได้ เช่น คนโดยสวามีผู้ตายเป็นลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมถูกทำละเมิดยังไม่ตายทันที  
 แต่เข้ารับการรักษาพยาบาลได้ 1 เดือนจึงตาย ระหว่างนั้นนายจ้างต้องจ่ายค่าจ้างให้โดยไม่ได้รับ  
 กรงานตอบแทน นายจ้างย่อมมีสิทธิเรียกเงินที่จ่ายไปเป็นค่าขาดกรงานจากผู้ขนส่งได้ แต่ถ้า  
 ลูกจ้างตายทันทีการจ้างแรงงานย่อมเลิก นายจ้างไม่ได้แรงงานและขณะเดียวกันก็ไม่ต้องจ่าย  
 สินจ้าง นายจ้างย่อมไม่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าชดใช้การขาดกรงาน (คำพิพากษา  
 ศาลฎีกาที่ 2664/2525)

## 2) กรณีทำให้คนโดยสารเสียหายแก่ร่างกายหรือ

อนามัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดค่าเสียหายในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรืออนามัยไว้ในมาตรา 444<sup>50</sup> มาตรา 445 และมาตรา 446<sup>51</sup> ซึ่งได้แก่ค่าใช้จ่ายที่ตนต้องเสียไป ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ระหว่างเจ็บป่วย ค่าเสียความสามารถในการประกอบการงานในอนาคต ค่าขาดใช้การงานของบุคคลภายนอก และค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลทุกอย่าง เช่น ค่ารักษาในโรงพยาบาลและนอกโรงพยาบาล ค่ารักษาในโรงพยาบาลเอกชน รวมถึงค่ารักษาพยาบาลที่จะต้องเสียต่อไปในอนาคต ค่าพาหนะต่างๆ เช่น ค่าโดยสารเครื่องบินไปต่างประเทศเพื่อให้แพทย์ผู้เชี่ยวชาญตรวจรักษา ค่าจ้างคนเฝ้าไข้ ค่าเครื่องรับโทรทัศน์และตู้เย็นในห้องพักรักษา<sup>52</sup> อย่างไรก็ตาม หากมีการฟ้องคดีต่อศาลก็เป็นหน้าที่ของผู้เสียหายจะต้องแสดงให้เห็นศาลเชื่อว่าค่าใช้จ่ายไปเป็นจำนวนเท่าใดเพราะเป็นกรณีที่จะได้รับชดใช้เท่าที่ต้องเสียไปมิใช่ความเสียหายที่ศาลจะคำนวณให้ได้เพราะบทบัญญัติในมาตรา 444 วรรคหนึ่งบัญญัติไว้ว่า “ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป”

นอกจากนี้ หากการบาดเจ็บของคนโดยสารทำให้ต้องพักรักษาตัวเป็นเหตุให้ขาดประโยชน์จากการทำมาหาได้คนโดยสารย่อมมีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายความสามารถ

<sup>50</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายขอที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไปและค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือบางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาที่พักพาศคดีเป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้”

<sup>51</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

อนึ่งหญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุรศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้”

<sup>52</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 516/2551

ประกอบการงานจากผู้ขนส่งได้ไม่ว่าจะเป็นค่าเสียความสามารถประกอบการงานในปัจจุบัน เช่น การที่คนโดยสารไม่ได้เลื่อนขึ้นเงินเดือนเพราะลังงานเพื่อพักรักษาตัวเกินกว่าระยะเวลาที่นายจ้าง กำหนด ถือว่าเป็นผลโดยตรง จึงเรียกค่าเสียหายได้<sup>53</sup> หรือค่าเสียความสามารถประกอบการงาน ในอนาคตจากการที่ไม่สามารถรักษาพยาบาลให้กลับคืนดีดังเดิม เช่น แขนขาด ขาขาด เป็น อัมพาต ฯลฯ อย่างไรก็ดี แม้จะยังทำงานได้แต่สูญเสียความก้าวหน้าในอาชีพเนื่องจากเสีย ความสามารถในการประกอบการงานเพราะตกเป็นผู้พิการไม่สามารถเดินได้อย่างคนธรรมดา ทั้ง ยังไม่สามารถทำงานหนักได้ ถือว่าได้สูญเสียความสามารถประกอบการงานในภายหน้าจึงมีสิทธิ เรียกค่าเสียความสามารถประกอบการงานในอนาคตได้<sup>54</sup>

หากการที่คนโดยสารต้องพักรักษาตัวเป็นเหตุให้บุคคลภายนอกต้องขาด แรงงานไป ผู้ทำละเมิดก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการขาดแรงงานให้แก่บุคคลภายนอก เช่นเดียวกับกรณีที่ทำให้คนโดยสารถึงแก่ความตายดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

นอกจากนี้ ถ้าความเสียหายที่คนโดยสารได้รับไม่อาจคำนวณเป็นราคาค่าเงิน หรือคิดเป็นจำนวนเงินไม่ได้หรือที่ตัวบทในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า "ค่าเสียหาย อย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน" คนโดยสารจะเรียกได้เฉพาะเมื่อความเสียหายอื่นอันมิใช่ตัวเงินนั้นเป็นผล มาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย แต่หากเป็นเพียงอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้มีผลมา จากการบาดเจ็บทางร่างกายจึงไม่ใช่ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามกฎหมายที่จะมีสิทธิ เรียกได้ ดังที่ศาลฎีกาได้เคยพิพากษาไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 75/2538 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะต้องทุพพล ภาพตลอดชีวิตเนื่องจากระบบประสาทไม่สามารถควบคุมระบบขับถ่ายได้ เสียสมรรถภาพทาง เพศและไม่สามารถเดินได้กับค่าเสียหายจากการที่โจทก์ต้องทนทุกข์ทรมานจากการทุพพลภาพ ตลอดชีวิตเป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินทั้งสองกรณี

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

<sup>53</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4018/2533

<sup>54</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 450/2516



คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1418/2534 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายที่โจทก์ต้องสูญเสียขาและใส่ขาเทียมเพื่อให้สามารถเดินและประกอบอาชีพได้เป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 วรรคแรก โจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดได้

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3357/2538 วินิจฉัยว่า ขณะเกิดเหตุโจทก์เป็นนักเรียนกำลังเรียนอยู่ชั้นมัธยมปีที่ 6 โจทก์ได้รับอันตรายสาหัสต้องพักรักษาตัวหลายเดือนต้องขาดเรียนและเรียนซ้ำชั้นโจทก์ย่อมได้รับความทุกข์ทรมานทางกายและจิตใจมากโจทก์ย่อมมีสิทธิเรียกค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินในส่วนนี้ได้และไม่ใช่ค่าเสียหายที่ไกลเกินเหตุตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 477/2515 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะความโหม่งเสียใจ ผิดหวัง หรือความว่าเหวของบิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายในกรณีที่ถูกถูกละเมิดถึงแก่ความตาย ไม่อาจฟ้องเรียกได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 วินิจฉัยว่า หรือค่าเสียหายที่โจทก์อ้างว่าเป็นความโศกเศร้าเสียใจเพราะเข้าใจว่าบุตรถึงแก่กรรมจากการที่พนักงานของการสื่อสารแห่งประเทศไทยแจ้งข้อความในโทรเลขถึงโจทก์ผิดว่าบุตรโจทก์ถึงแก่ความตายแล้วศาลไม่ให้โดยให้เหตุผลว่าเป็นเพียงอารมณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อทราบข่าวร้ายไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายและไม่มีการกฎหมายบทใดให้โจทก์เรียกร้องได้

### 3.1.2.3.2 กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

หากการกระทำโดยละเมิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งทำให้เครื่องเดินทางของคนโดยสารสูญหายหรือบุบสลาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนโดยสาร

ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องคือมาตรา 438 วรรคสอง<sup>55</sup> มาตรา 440<sup>56</sup> และมาตรา 441<sup>57</sup> กล่าวคือ หากเครื่องเดินทางของคนโดยสารสูญหาย ผู้ขนส่งก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยการไ้ราคาแทนเครื่องเดินทางที่สูญหายซึ่งคนโดยสารอาจเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินดังกล่าวได้ตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้น รวมทั้งค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นด้วย

หากเครื่องเดินทางของคนโดยสารมิได้สูญหายเพียงแต่บุบสลายผู้ขนส่งก็ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะการที่เครื่องเดินทางบุบสลายพร้อมดอกเบี้ยในจำนวนเงินดังกล่าวตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้น เช่น จัดการให้เครื่องเดินทางที่บุบสลายกลับไปอยู่ในฐานะเหมือนไม่มีความเสียหายโดยการซ่อมให้หรือให้ผู้เสียหายซ่อมเองแล้วผู้ทำละเมิดออกค่าซ่อมให้ นอกจากนี้ หากการที่เครื่องเดินทางบุบสลายก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายนั้นด้วย

### 3.1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

นอกจากคนโดยสารที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนส่งจะได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว คนโดยสารยังได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่มาตรา 56<sup>58</sup> ของ

<sup>55</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคสอง บัญญัติว่า “อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้นรวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

<sup>56</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 440 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันได้เอาของเขาไปก็ดีในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะบุบสลายก็ดี ฝ่ายผู้ต้องเสียหายจะเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินที่จะต้องชดใช้คิดตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้นก็ได้”

<sup>57</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 441 บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ เพราะเอาสิ่งหรือทรัพย์สินของเขาไปก็ดี หรือเพราะทำของเขาให้บุบสลายก็ดี เมื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลซึ่งเป็นผู้ครองทรัพย์สินนั้นอยู่ในขณะที่เอาไปหรือขณะที่ทำให้บุบสลายนั้นแล้ว ท่านว่าเป็นอันหลุดพ้นไปเพราะการที่ได้ใช้ให้เช่นนั้น แม้กระทั่งบุคคลภายนอกจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือมีสิทธิอย่างอื่นเหนือทรัพย์สินนั้น เว้นแต่สิทธิของบุคคลภายนอกเช่นนั้นจะเป็นที่รู้อยู่แก่ตนหรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน”

<sup>58</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 56 บัญญัติว่า “เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบตามที่กำหนด

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย แต่เจ้าของรถที่ต้องรับผิดชอบดังกล่าวต้องเป็นผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1.3.1 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

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

ประการที่สอง ผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นต้องเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

3.1.3.2 ผู้ที่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

ผู้ที่ได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ต้องเป็นผู้เสียหายที่มีสิทธิตามที่มาตรา 60 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดไว้ หรือในกรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ทายาทของผู้เสียหายก็มีสิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเช่นกัน ดังนั้น ผู้ที่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ได้แก่

(1) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น คนเดินเท้า

(2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่

---

ไว้ในมาตรา 59 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ"

(3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับรถ คนงาน หรือลูกจ้างประจำรถ และคนโดยสาร ซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

ดังนั้น หากคนโดยสารได้รับความเสียหายในขณะที่อยู่ในรถไม่ว่ารถคันที่ตนโดยสารจะเป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ คนโดยสารก็จะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ

### 3.1.3.3 จำนวนค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

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

กรณีที่ 1 กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลตามจำนวนเงินที่ผู้เสียหายได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

กรณีที่ 2 กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

กรณีที่ 3 กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตายทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลแก่ผู้เสียหายหรือทายาทตามจำนวนเงินที่ผู้เสียหายหรือทายาทได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท และค่าใช้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาทอีกด้วย

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการประกันการจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้น มาตรา 52 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือสัญญาประกันภัย

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

1. สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งสองอย่างรวมกันมีจำนวนหรือมูลค่าสามหมื่นบาทสำหรับรถคันที่หนึ่งและคันละห้าร้อยบาทสำหรับรถคันต่อไป แต่รวมกันแล้วไม่เกินสามแสนบาท

2. สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน มีจำนวนหรือมูลค่าสามหมื่นบาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และคันละสองร้อยบาทสำหรับรถคันต่อไป แต่รวมกันแล้วไม่เกินสองแสนบาท

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

1. สัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัย จะต้องมีความคุ้มครองไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันที่ได้นำมาใช้วางเป็นหลักทรัพย์ และ

2. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกเนื่องจากการขนส่งโดยรถของตนที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคันดังนี้

(1) ความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นบาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง

(2) ความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่าห้าล้านบาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดไว้โดยเฉพาะ<sup>59</sup> ซึ่งสะดวกและรวดเร็วเนื่องจากการใช้สิทธิเรียกให้ชดใช้

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 57 ถึงมาตรา 58 และมาตรา 61 ถึงมาตรา 64

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

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าใช้จ่ายตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวเป็นเพียงค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งอาจไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้นหากผู้เสียหายหรือทายาทสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้รับความเสียหายมากกว่านั้น ผู้เสียหายหรือทายาทก็สามารถฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดได้อีกทางหนึ่ง โดยที่การชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 59 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ

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

---

<sup>1</sup> ผู้เขียนขอเรียกว่า "ความตกลง GMS"

ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันในส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 4 แล้ว สำหรับส่วนที่ 5 ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและส่วนที่ 6 ซึ่งเป็นข้อบทสุดท้าย อยู่ในระหว่างการดำเนินการให้สัตยาบัน ดังนั้น เพื่ออนุวัติการรายละเอียดในทางปฏิบัติของการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกันในส่วนที่ 5 ของภาคผนวก 5 จึงได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....<sup>60</sup> ซึ่งจะถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะสำหรับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรกของประเทศไทย โดยเนื้อหาส่วนใหญ่จะเป็นไปตามส่วนที่ 5 ของภาคผนวก 5 แต่ก็มีบางส่วนที่นำมาจากบทบัญญัติในอนุสัญญา CVR โดยผู้เขียนจะกล่าวถึงหลักการและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ในข้อ 3.2

### 3.2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ บัญญัติขึ้นเพื่อบังคับใช้กับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์เนื้อหาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ และจะวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นความตกลงเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศอันเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ และเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระในฐานะที่เป็นกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

#### 3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

การรับขนที่อยู่ในบังคับของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถตามสัญญารับขนซึ่งเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารในอันที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น การรับขนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่ว่าสัญญารับขนนั้นจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม<sup>60</sup>

<sup>60</sup> ผู้เขียนขอเรียกว่า "ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ"

<sup>60</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 5 บัญญัติว่า "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทาง

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว การรับขนที่จะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

### 1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

การจะนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศได้นั้นจะต้องปรากฏในเบื้องต้นว่าคู่กรณีได้มีการทำสัญญารับขนระหว่างกัน ซึ่งการเกิดขึ้นของสัญญารับขนก็มีหลักการเช่นเดียวกับสัญญาทั่วไปคือเกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปโดยฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำเสนอและอีกฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำสนอง เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน สัญญาจึงจะเกิดขึ้น<sup>61</sup> ในกรณีที่เป็นการรับขนระหว่างประเทศแบบไม่ประจำทางในทางปฏิบัติผู้ที่ต้องการใช้บริการจะเป็นฝ่ายติดต่อไปยังผู้ให้บริการขนส่งว่าตนประสงค์จะเดินทางไปไหนและเมื่อไร ซึ่งในขั้นตอนนี้ยังไม่อาจถือได้ว่าเป็นคำเสนอเพราะยังไม่มีข้อความชัดเจนเพียงพอในเรื่องราคาซึ่งเป็นสาระสำคัญแต่ถือเป็นคำเชื้อเชิญให้ทำคำเสนอเท่านั้น ดังนั้น แม้ผู้ประกอบการขนส่งตอบรับก็ยังไม่ก่อให้เกิดสัญญา จนเมื่อผู้ประกอบการขนส่งแจ้งเรื่องราคาและการชำระเงินจึงถือเป็นคำเสนอ และเมื่อผู้ที่ต้องการใช้บริการตอบรับเท่ากับเป็นคำสนอง สัญญารับขนจึงเกิดขึ้น แต่หากเป็นการรับขนระหว่างประเทศแบบประจำทาง ผู้ให้บริการจะมีการประกาศแจ้งตารางเวลาเดินรถพร้อมราคาที่เหมาะสมและได้นำรถออกแล่นรับส่งคนโดยสารในเส้นทางจึงถือได้ว่าเป็นการทำคำเสนอต่อสาธารณชน ดังนั้น เมื่อผู้ที่ต้องการใช้บริการมาติดต่อซื้อตั๋วโดยสารและชำระราคาตามที่กำหนดไว้หรือได้ขึ้นไปนั่งบนรถเป็นการแสดงเจตนาสนองรับ สัญญารับขนจึงเกิดขึ้น<sup>62</sup>

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

---

ในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม”

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

<sup>62</sup> เช่นเดียวกับกรณีบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางนำรถยนต์ออกแล่นรับส่งคนโดยสารในเส้นทางย่อมเป็นการแสดงเจตนาทำคำเสนอต่อสาธารณชนโดยไม่เจาะจงตัวบุคคล, เรื่องเดียวกัน, หน้า 321

(1) “คนโดยสาร” หมายถึง บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนที่บุคคลนั้นได้ทำกับผู้ขนส่งโดยตนเองหรือโดยผู้ทำการแทน

จากความหมายข้างต้นมีข้อสังเกตว่าคนโดยสารที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นบุคคลที่ได้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งด้วยตนเองหรือทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งโดยผู้ทำการแทน ดังนั้น หากเป็นผู้ให้บริการที่ขึ้นระหว่างทางจะถือว่าเป็นคนโดยสารตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่ ก็ต้องพิจารณาว่าได้มีการทำสัญญารับขนหรือไม่ หากบุคคลดังกล่าวได้ตกลงกับผู้ขนส่งว่าตนประสงค์จะเดินทางไปกับรถของผู้ขนส่งแต่ไม่สะดวกที่จะไปขึ้น ณ จุดต้นทางแต่ขอขึ้นระหว่างทางผ่านของรถ ดังนี้จะเห็นได้ว่าได้มีการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ให้บริการแล้วสัญญารับขนจึงเกิดขึ้นและผู้ให้บริการก็ถือว่าเป็นคนโดยสารตามนิยามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แต่หากเป็นบุคคลที่ขออาศัยไปกับรถโดยพนักงานขับรถของผู้ขนส่งยินยอมให้โดยสารไปด้วยโดยไม่ได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งอยู่ก่อนจึงไม่ถือเป็นคนโดยสารเนื่องจากไม่มีสัญญารับขนระหว่างกันและไม่อาจถือว่าพนักงานขับรถเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการทำสัญญา ดังนั้น หากบุคคลที่ขออาศัยไปกับรถได้รับความเสียหายผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบบุคคลดังกล่าวตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ และแม้ความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของพนักงานขับรถที่เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งเป็นความรับผิดชอบตามมูลละเมิดก็ตาม ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลดังกล่าวเพราะความในร่างพระราชบัญญัตินี้จะนำไปใช้กับการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามมูลละเมิดต่อเมื่อมีสัญญารับขนระหว่างกันดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 28

เมื่อบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ครอบคลุมถึงกรณีความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่ขออาศัยไปกับรถ หากคดีขึ้นสู่ศาลไทย ศาลไทยย่อมจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดมาปรับใช้<sup>63</sup> ซึ่งหากศาลพิจารณาคดีแล้วเห็นว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากการกระทำละเมิดของพนักงานขับรถ ศาลก็จะกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามที่เสียหายจริงซึ่งอาจมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ส่งผลให้เกิดความแตกต่างกันในผลแห่งคดีและก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกัน กล่าวคือ ในเหตุความเสียหายเดียวกันคนโดยสารที่ได้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งจะอยู่ภายใต้ขอบเขตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้รับการ

<sup>63</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 689/2512 เมื่อลูกจ้างของจำเลยยอมให้ผู้ตายโดยสารไปในรถจำเลยจึงต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างจำเลยกระทำไปตามทางการที่จ้าง จำเลยจะอ้างว่าผู้ตายไม่ได้เสียค่าโดยสาร ไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะขนส่ง หาได้ไม่

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริงแต่ไม่เกินจำนวนที่กำหนดไว้<sup>64</sup> ในขณะที่สิทธิเรียกร้องของบุคคลที่ขออาศัยไปกับรถจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดจึงได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริงโดยไม่มีกำหนดจำนวนชั้นสูงไว้

(2) “สัมภาระ” มาตรา 4 วรรคสามของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้แบ่งสัมภาระออกเป็น 2 ประเภท คือ สัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียน แต่ไม่ได้ให้ความหมายของสัมภาระทั้งสองประเภทไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญา CVR แตกต่างกับภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้ให้ความหมายของคำดังกล่าวไว้ กล่าวคือ “สัมภาระติดตัว” (Hand Luggage) หมายถึง สัมภาระที่ถูกเก็บรักษาโดยคนโดยสารระหว่างการขนส่ง<sup>65</sup> และ “สัมภาระลงทะเบียน” (Registered Luggage) หมายถึง สัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง<sup>66</sup> โดยสัมภาระทั้งสองประเภทจะได้รับความคุ้มครองที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ดี การให้ความหมายตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS เป็นเพียงการแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างสัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียนโดยใช้การส่งมอบให้ผู้ขนส่งเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทเท่านั้น แต่ก็ได้ให้ความหมายของคำว่า “สัมภาระ” ไว้ว่าหมายถึงสิ่งใดบ้าง เมื่อพิจารณาจากพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ก็ได้ให้ความหมายของคำว่าสัมภาระไว้เพียงว่าหมายถึงสิ่งของต่างๆ เช่น เครื่องมือเครื่องใช้ และเสบียงซึ่งสะสมรวบรวมหรือจัดเตรียมไว้เพื่อภาระต่างๆ เช่น เตรียมสัมภาระสำหรับไปต่างจังหวัด ซึ่งความหมายเพียงเท่านี้ไม่อาจใช้อธิบายให้เห็นขอบเขตของคำนี้ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นการให้ความหมายอย่างกว้างๆ เป็นการทั่วไปและไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนั้น หากเกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้นจึงอาจเกิดปัญหาว่าสิ่งที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้นั้นจะอยู่ในขอบข่ายของคำว่าสัมภาระที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่ โดยเฉพาะหากสิ่งที่คนโดยสารกล่าวอ้างว่าสูญหายนั้นเป็นสิ่งที่คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่อาจทราบได้แน่ชัดว่าคนโดยสารได้นำสิ่งของนั้นมาด้วยจริงหรือไม่ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทจากการที่คนโดยสารเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายของ

<sup>64</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... ในหมวด 3 มาตรา 22 ถึงมาตรา 24 เป็นบทบัญญัติที่จำกัดจำนวนเงินชั้นสูงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบซึ่งผู้เขียนได้กล่าวไว้โดยละเอียดในข้อ 3.2.6.1

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

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

สัมภาระก็จะเป็นหน้าที่ของศาลในการค้นหาความจริงว่าคนโดยสารสามารถแสดงหลักฐานว่าได้นำสัมภาระนั้นมาด้วยได้หรือไม่ ผู้เขียนจึงขอนำแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ได้เคยตัดสินไว้ในคดีเกี่ยวกับการรับขนทางรถไฟว่าสิ่งใดบ้างที่ถือเป็นสัมภาระโดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ที่นำมาด้วยว่ามีความเหมาะสมและน่าเชื่อหรือไม่

ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้ความหมายของคำว่า "สัมภาระ" ไว้ว่า หมายความว่าสิ่งต่างๆ ที่ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือจำเป็นสำหรับการเดินทางซึ่งคนโดยสารมักนำติดตัวไปด้วยและไม่ใช้เพื่อการค้าหรือสิ่งของมีค่าอื่นๆ แม้ว่าจะใส่ไว้ในกระเป๋าเดินทางก็ตาม แต่การกำหนดให้แน่ชัดว่าสิ่งใดเป็นสัมภาระหรือไม่นั้นมิอาจทำได้เนื่องจากต้องพิจารณาปัจจัยหลายประการประกอบกัน เป็นต้นว่า วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ฐานะของคนโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง สถานที่ปลายทาง และสถานที่ต้นทาง เหตุที่ศาลต้องพิจารณาหลายปัจจัยร่วมกันเนื่องจากของที่ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับคนหนึ่งอาจไม่จำเป็นสำหรับอีกคน หรือของบางอย่างก็เป็นสิ่งที่เหมาะสมในการเดินทางไปยังที่แห่งหนึ่งแต่อาจไม่เหมาะสมในการเดินทางไปที่อีกแห่งหนึ่ง หรือของบางอย่างก็จำเป็นสำหรับผู้หญิงแต่ไม่จำเป็นสำหรับเพศอื่น หรือจำเป็นสำหรับคนโดยสารที่มีการดำเนินชีวิตอย่างหนึ่งแต่ไม่จำเป็นสำหรับคนอื่นที่มีอุปนิสัยและการดำเนินชีวิตแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง จึงเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่จะระบุหรือกำหนดนิยามว่าอะไรควรถือว่าเป็นสัมภาระที่จะนำมาปรับใช้ได้กับทุกกรณี ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาจึงให้เป็นหน้าที่ของคณะลูกขุนในการพิจารณาว่าสิ่งของนั้นๆ เป็นสัมภาระหรือไม่ โดยพิจารณาจากอุปนิสัย สถานะ และลักษณะของคู่ความพร้อมด้วยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(ก) หากเป็นสิ่งของที่คนโดยสารอ้างว่าตั้งใจจะนำไปให้เป็นของขวัญ ศาลจะดูที่วัตถุประสงค์ว่าตั้งใจจะนำไปให้ใครเพื่อพิจารณาว่าจำนวนและมูลค่านั้นเหมาะสมหรือไม่ โดยในคดี *Kansas City S. R. Co. v. Skinner* 88 Ark. 189, 113 S. W. 1019, 21 L. R. A. (N. S.) 850; *Jones V. Priestler*. 1 Tex. App. Civ. Cas. 326; note in 21 L. R. A. (N. S.) 850.<sup>67</sup> คนโดยสารอ้างว่าสัมภาระที่สูญหายเป็นสิ่งของที่ตนตั้งใจจะนำไปให้เป็นของขวัญแก่สมาชิกในครอบครัว ศาลจะถือว่าสิ่งของเหล่านั้นมีจำนวนและมูลค่าที่เหมาะสมพอที่จะถือว่าเป็นสัมภาระ แต่ในคดี *Nevin v. Bay State S. B. Co.*, 4 Bosw. 225.<sup>68</sup> ศาลได้ตัดสินว่าเครื่องประดับที่อ้างว่าตั้งใจจะ

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

<sup>68</sup> Ibid.

นำไปเป็นของขวัญแก่เพื่อนไม่อาจถือได้ว่ามีจำนวนและมูลค่าที่เหมาะสมพอที่จะถือว่าเป็นสัมภาระ  
ดังนั้น เครื่องประดับที่ตั้งใจนำไปเป็นของขวัญแก่เพื่อนจึงไม่ถือเป็นสัมภาระที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้

(ข) หากคนโดยสารอ้างว่าเงินสดสูญหาย ศาลมักพิจารณาจากความ  
จำเป็นในการใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวหรือการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง และฐานะของ  
คนโดยสาร เช่น ในคดี *San Antonio & A. P. R. Co. v. Green* (Tex. Civ. App.), 170 S. W. 110,  
7 N. C. C. A. 972 (1914)<sup>69</sup> ศาลได้กล่าวว่าเงินนั้นจะถือว่าเป็นสัมภาระหากนำไปโดยสุจริตเพื่อ  
เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางและการใช้สอยส่วนตัวในช่วงท่องเที่ยว ด้วยเหตุดังกล่าว  
คนโดยสารจึงจำเป็นที่จะต้องยืนยันและพิสูจน์ถึงวัตถุประสงค์ของการนำเงินนั้นมา ทั้งนี้ การ  
จำกัดจำนวนที่นำติดตัวไปด้วยมาต้องพิจารณาจากบุคคลที่มีความรอบคอบเห็นว่าเงินจำนวนนั้น  
จำเป็นเพื่อการเดินทางและใช้สอย

คดี *Texas & N. O. R. Co v. Lawrence*; 42 Tex. Civ. App. 318, 95 S.  
W. 663<sup>70</sup> ศาลได้ตัดสินว่าการที่ช่างตีเหล็กเดินทางระหว่างที่สองแห่งในเท็กซัสเพื่อเยี่ยมบุตรและ  
ได้นำเงินจำนวน 80 ดอลลาร์สหรัฐติดตัวไปด้วยและเก็บเงินจำนวน 157 ดอลลาร์สหรัฐไว้ใน  
กระเป๋าเดินทาง ศาลตัดสินว่าเงินในกระเป๋าเดินทางถือเป็นสัมภาระเนื่องจากการเยี่ยมครั้งนี้เป็น  
เวลานาน 10 ถึง 15 วัน หรือในคดี *Godfrey v. Pullman Co.*, 87 S. C. 361. 7 N. C. C. A.  
976n.<sup>71</sup> เมื่อโจทก์และภรรยาเดินทางไปด้วยกัน ศาลตัดสินว่าโจทก์ย่อมมีสิทธิที่จะนำเงินติดตัวไป  
ด้วยเงินจำนวน \$145 ในฐานะที่เป็นสัมภาระจากการที่โจทก์เบิกความว่าเงินจำนวนดังกล่าวไม่  
มากเกินไปสำหรับการใช้จ่ายที่เหมาะสมของตนเองและภรรยาในระหว่างการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ในคดี *Hickox v. Naugatuck R. Co.*, 31 Conn. 281, 83 Am.  
Dec. 143.<sup>72</sup> ศาลได้ตัดสินว่าเงินที่ตั้งใจจะนำมาใช้เพื่อการประกอบธุรกิจไม่ใช่สัมภาระ เนื่องจาก  
จำนวนเงินที่ถือเป็นสัมภาระควรถูกจำกัดไว้เพียงแค่นี้สำหรับการเดินทางเท่านั้น

(ค) หากสิ่งที่คนโดยสารอ้างว่าสูญหายไปคือเครื่องประดับ ศาลมัก  
พิจารณาจากฐานะและเหตุที่นำติดตัวมาด้วย โดยในคดี *Hasbrouck v. New York Cent. & H. R.*  
*R. Co.*, 202 N. Y. 363. 7 N. C. C. A. 975, 35 L. R. A. (N. S.) 537, affirming 137 App. Div.  
532, 64 Misc. 478.<sup>73</sup> เมื่อคนโดยสารสามารถแสดงได้ว่าตนเป็นผู้หญิงที่มีความโดดเด่นประกอบ

<sup>69</sup> Ibid., p 652.

<sup>70</sup> Ibid.

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> Ibid.

<sup>73</sup> Ibid., p 653.

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

นอกจากนี้ ในคดี *Godfrey v. Pullman Co.*, 87 S. C. 361. 7 N. C. C. A. 976n.<sup>74</sup> โจทก์เรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายสำหรับการที่แวนที่มีมูลค่า 150 ดอลลาร์สหรัฐ หายไป โดยมีพยานหลักฐานว่าโจทก์และภรรยาเดินทางร่วมกันและภรรยาของโจทก์สวมแวนนั้นเสมอๆ ไม่เคยถอดแวนออก ยกเว้นครั้งหนึ่งที่น่าไปซ่อมแซม สำหรับครั้งนี้ ภรรยาโจทก์ถอดแวนเนื่องจากหัวแวนคลายออกจึงกลัวว่าจะหลุดหายไป จึงให้โจทก์เก็บไว้ในกระเป๋าเดินทางคันกว่า จะได้นำไปซ่อมและตั้งใจว่าจะนำไปซ่อมระหว่างการท่องเที่ยว ศาลตัดสินว่าแวนเป็นสัมภาระ

ในคดี *Robert v. Chicago & A. R. Co.*, 148 Mo. App. 170. 7 N. C. C. A. 974n, 130 S. W. 62.<sup>75</sup> กระเป๋าเดินทางของคนโดยสารมีทั้งเสื้อผ้า กล่องไม้ขีดทองคำฝิ่งเพชร ซึ่งมีมูลค่า 260 ดอลลาร์สหรัฐ แวนหินสีมูลค่า 14 ดอลลาร์สหรัฐ ไซมุกฝิ่งเพชรมูลค่า 150 ดอลลาร์สหรัฐ เข็มกลัดติดผ้าพันคอมูลค่า 38 ดอลลาร์สหรัฐ ไม้กางเขนเงินมูลค่า 2 ดอลลาร์สหรัฐ เครื่องวางที่ใช้สวมข้อมือทำจากเงินมูลค่า 6 ดอลลาร์สหรัฐ กระดุมข้อมือสีมูลค่า 45 ดอลลาร์สหรัฐ และกล่องไม้ขีดทองคำมูลค่า 20 ดอลลาร์สหรัฐ ในการฟ้องร้องบริษัทเดินรถไฟ เพื่อให้ชดใช้สำหรับความสูญหายของกระเป๋าเดินทางดังกล่าว คณะลูกขุนจึงตัดสินว่าสิ่งของเหล่านั้นถือเป็นสัมภาระ

คดี *Doerner v. St. Louis & S.F. R. Co.*, 149 Mo. App. 170. 7 N. C. C. A. 974n, 130 S. W. 62.<sup>76</sup> หญิงหม้ายอายุ 69 ปี ประกอบอาชีพเป็นแม่บ้าน ไปเที่ยวยุโรปถึง 4 ครั้งภายใน 10 ปีเพียงเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ไปแคลิฟอร์เนีย 5-6 ครั้ง ไปแม็กซิโกและเมืองสำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นเจ้าของบ้านและดำรงชีพด้วยรายได้ของตน ย่อมมีสิทธิที่จะนำเข็มติดหน้าอกฝิ่งเพชรมูลค่า \$300 ติดตัวไปด้วยในฐานะที่เป็นสัมภาระ

<sup>74</sup> Ibid.

<sup>75</sup> Ibid., p 652.

<sup>76</sup> Ibid.

อย่างไรก็ตาม ในคดี Metz v. California S. R. Co., 85 Cal. 329, 9 L. R. A. 431<sup>77</sup> ศาลตัดสินว่าการที่คนโดยสารซึ่งเป็นผู้ขายนารถไฟของสตรีมาด้วยโดยเก็บไว้ในกระเป๋าดูแล โดยปราศจากเหตุผลเป็นพิเศษ ไม่ถือว่าเป็นสัมภาระ

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

(จ) หากสิ่งที่สูญหายไปคือนั่งรถไฟ ในคดี Werner v. Evans, 94 Ill. App. 328; Staub v. Kendrick, 121 Ind. 226, 23 N. E. 79, 6 L. R. A. 619; note in L. R. A. (N.S.) 371.<sup>80</sup> ศาลตัดสินว่า หนังสือต่างๆ และต้นฉบับหนังสือสำหรับความบันเทิงของคนโดยสารระหว่างการเดินทางหรือเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการเดินทางบรรลุถือว่าเป็นสัมภาระ และหากเป็นหนังสือสำหรับการศึกษาหรือการทำธุรกิจ ในคดี Hopkins v. Westcott, 6 Blatchf. 64.<sup>81</sup> ศาลตัดสินว่า นักเรียน นักประพันธ์ หรือผู้ประกอบการวิชาชีพอาจนำติดตัวไปด้วยในฐานะที่เป็นสัมภาระ

จากคำพิพากษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าสิ่งที่ศาลถือว่าเป็นสัมภาระไม่ได้จำกัดที่ลักษณะของสิ่งของดังกล่าวเท่านั้น แต่ศาลจะพิจารณาที่ความจำเป็นและความเหมาะสมในการนำมาด้วยในการเดินทาง แม้กระทั่งเงินสด เครื่องประดับ หรือของมีค่าอื่นๆ ศาลก็ถือว่าเป็นสัมภาระหากมีจำนวนที่เหมาะสมและจำเป็นสำหรับการใช้จ่ายในการเดินทาง

นอกจากการแบ่งประเภทสัมภาระออกเป็นสัมภาระติดตัวและสัมภาระลงทะเบียนโดยใช้การส่งมอบเป็นเกณฑ์แล้ว ภาคผนวก 5 ยังได้แบ่งประเภทของสัมภาระออกเป็น

<sup>77</sup> Ibid., p 653.

<sup>78</sup> Ibid., p 655.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> Ibid.

<sup>81</sup> Ibid.

อีก 2 ประเภท คือ (1) สัมภาระที่ไปกับคนโดยสาร (Accompanied Luggage)<sup>82</sup> ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่เดินทางมากับคนโดยสารบนพาหนะขนส่งเดียวกัน และ (2) สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร (Unaccompanied Luggage)<sup>83</sup> ซึ่งหมายถึงสัมภาระที่ขนส่งเสมือนเป็นสินค้าซึ่งโดยปกติจะไม่อยู่บนพาหนะขนส่งเดียวกันกับคนโดยสาร เหตุที่ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้แบ่งสัมภาระออกเป็น 2 ประเภทดังกล่าวนี้เนื่องจากว่าหากเป็นสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับสัมภาระดังกล่าวจะเป็นไปตามบทบัญญัติในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย ความเสียหาย และการส่งมอบล่าช้า ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่ผู้ขนส่งได้รับมอบไว้และเวลาที่ได้ส่งมอบ<sup>84</sup> (ภาคผนวก 5 ข้อ 10 (ข)<sup>85</sup>)

จากการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้แบ่งประเภทของสัมภาระออกเป็นสัมภาระที่ไปกับคนโดยสารและสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ส่งผลให้ไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสารดังเช่นภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงอาจเกิดปัญหาว่าหากสัมภาระไม่ได้อยู่บนรถคันเดียวกับคนโดยสาร สัมภาระนั้นจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่ เช่น

กรณีแรก หากบุคคลหนึ่งทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยซื้อตั๋วโดยสารเพื่อที่จะขนส่งสัมภาระเท่านั้นโดยตัวเองมิได้โดยสารไปกับรถด้วย

กรณีที่สอง หากเป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยตนเองตั้งใจที่จะโดยสารไปกับรถด้วยและได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่งแล้วแต่ขึ้นรถไม่ทัน

กรณีที่สาม หากสัมภาระบรรทุกบนรถพ่วงที่พ่วงไว้กับรถคันที่รับขนคนโดยสาร

---

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

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

<sup>84</sup> ภาคผนวก 10, ข้อ 6 (ก)

<sup>85</sup> Annex 5, Article 10 Scope of Application

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

กรณีที่ดี หากรถคันที่คนโดยสารกับรถที่บรรทุกสัมภาระเป็นคนละคันกันแต่  
วิ่งตามกันไป

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้วางหลักเกณฑ์สำหรับ  
กรณีเหล่านี้ไว้โดยเฉพาะจึงต้องตีความบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระของ  
คนโดยสารตามที่กำหนดไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แล้วพบว่า  
ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง<sup>86</sup> ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสัมภาระลงทะเลเบียนกำหนดว่าผู้ขนส่ง  
ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่  
ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าวมุ่งที่จะคุ้มครอง  
คนโดยสารโดยให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากได้มีการส่งมอบสัมภาระนั้นให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว โดยไม่ได้  
กำหนดว่าความสูญหายหรือความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือระหว่างขึ้น  
หรือลงรถดังเช่นความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัว ย่อมหมายความว่าความรับ  
ผิดของผู้ขนส่งในสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นกฎหมายให้ความสำคัญกับการส่งมอบว่าคนโดยสารได้  
ส่งมอบสัมภาระให้ผู้ขนส่งเก็บรักษาไว้หรือไม่ หากได้มีการส่งมอบแล้วไม่ว่าคนโดยสารจะอยู่บน  
รถคันที่บรรทุกสัมภาระหรือไม่ก็ตาม ก็ได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกับสัมภาระลงทะเลเบียน ดังนั้น  
ไม่ว่าจะเป็นกรณีใดในสี่กรณีที่ยกตัวอย่างข้างต้น หากสัมภาระดังกล่าวได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง  
แล้วก็ย่อมได้รับความคุ้มครองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ

ในกรณีของสัมภาระที่ไม่ได้ไปกับคนโดยสาร ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้  
ให้ความเห็นไว้ในคดี Southern R. Co. v. Dinkins, etc., Co. (Ca.). 77 S. E. 147, 43 L. R. A.  
(N. S.) 806 (1913), note in 11 L. R. A. 761.<sup>87</sup> ซึ่งเป็นการรับขนทางรถไฟ โดยศาลได้กล่าวว่าจะ  
มีเหตุผลอันสมควรที่จะกำหนดให้คนโดยสารต้องเดินทางไปรถไฟขบวนเดียวกันกับขบวนที่ขนส่ง  
สัมภาระของตนจึงจะถือว่าเป็นสัมภาระที่ได้รับความคุ้มครอง อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลง  
กันได้ว่าคนโดยสารต้องเดินทางในวันเดียวกับวันที่ส่งมอบสัมภาระ ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับได้

<sup>86</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 17  
วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเลเบียนนับแต่  
เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

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

## 2. เป็นการรับขนด้วยรถ

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการขนส่งโดยรถ ซึ่งมาตรา 4 ไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "รถ" ไว้โดยตรง แต่ให้นำความหมายในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้ ซึ่งในมาตรา 4 (7) ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้นิยามคำว่า "รถ" ว่าหมายถึงยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

อย่างไรก็ตาม หากในระหว่างการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกรถที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การไปยังจุดปลายทางต้องมีการข้ามแม่น้ำหรือทะเลที่ยังไม่มีสะพานข้าม การเดินทางดังกล่าวจึงอาจต้องนำรถลงไปในเรือเพื่อข้ามฟาก หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ ในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถและสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย ก็ให้นำบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับกับการสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7<sup>88</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ดังนั้น トラバไดที่คนโดยสารยังอยู่บนรถหรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายก็ให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การเสียหายดังกล่าว แต่ถ้าคนโดยสารได้ออกจากตัวรถไปแล้วเกิดอุบัติเหตุทำให้เรือล่ม ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับผิดชอบตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนแต่ไม่ต้องรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และในส่วนของ การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ トラバไดที่สัมภาระยังอยู่บนรถหรืออยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถก็ให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

<sup>88</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 7 บัญญัติว่า "ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย"

### 3. เป็นการขนส่งที่มีจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง

ลักษณะในข้อนี้ทำให้สัญญาับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น แต่หากการขนส่งนั้นต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่งและได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทางก็ยังคงถือว่าเป็นการขนส่งทางถนนที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แม้จะยังไม่ได้เข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งก็ตาม<sup>89</sup> อย่างไรก็ตาม จากตัวบทในมาตรา 6 ที่บัญญัติว่า “หากการขนส่งนั้นต้องหยุดลงก่อนถึงจุดหมายปลายทางไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม และได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง...” ซึ่งทำให้เข้าใจไปได้ว่าต้องมีการขนส่งรูปแบบอื่นนอกจากโดยรถต่อไปยังจุดปลายทางในประเทศหนึ่งแล้วเท่านั้น การขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นก่อนหยุดลงจึงจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ เพราะการพิจารณาว่าการรับขนนั้นเป็นการรับขนระหว่างประเทศหรือไม่จะต้องพิจารณาที่เจตนาของผู้สัญญา ในขณะที่ทำสัญญาเป็นสำคัญ บทบัญญัติในมาตรา 6 มีขึ้นเพียงเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าเมื่อใดตกลงทำสัญญารับขนกันโดยการรับขนที่ตกลงกันนั้นเป็นการรับขนทางถนนระหว่างประเทศแล้ว แม้จะหยุดลงก่อนเข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่งและได้ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง การขนส่งทางถนนก่อนที่จะหยุดลงก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ดังนั้น เมื่อการขนส่งทางถนนต้องหยุดลงก่อนที่จะเข้าสู่อาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง หากมีการขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทาง หรือยังคงใช้การขนส่งทางถนนต่อไปยังจุดปลายทาง หรือแม้จะไม่มี การขนส่งต่อไป เช่น เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงคนโดยสารทั้งหมดและผู้ขับขี่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาล การขนส่งทางถนนที่เกิดขึ้นก่อนที่จะหยุดลงนั้นก็ยังคงอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม แม้ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จะกำหนดให้การรับขนที่อยู่ภายใต้ความตกลงดังกล่าวต้องเป็นการรับขนในระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของความตกลง

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

GMS กล่าวคือ สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางจะต้องเป็นภาคีของความตกลง GMS เท่านั้น ดังนั้น หากเป็นการรับขนที่มีสถานที่ต้นทางคือประเทศไทยและสถานที่ปลายทางคือประเทศมาเลเซียซึ่งไม่ได้เป็นภาคีของความตกลง GMS การรับขนดังกล่าวก็ไม่ได้อยู่ภายใต้ความตกลง GMS ในขณะที่การรับขนระหว่างประเทศที่จะอยู่ภายใต้อนุสัญญา CVR สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางประเทศใดประเทศหนึ่งจะต้องเป็นภาคีของอนุสัญญา CVR แต่สำหรับร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้โดยในมาตรา 5 บัญญัติไว้เพียงว่าต้องเป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น ไม่ว่าการรับขนนั้นจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่ประเทศใด หากเป็นกรณีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย<sup>90</sup> เช่น การสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นที่ประเทศไทย ผู้เสียหายมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย หรือที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ในประเทศไทย ศาลไทยก็สามารถนำกฎหมายฉบับนี้มาปรับใช้ได้ ซึ่งโดยส่วนตัวแล้วผู้เขียนเห็นว่าการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดให้ใช้กับเฉพาะการรับขนในระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของความตกลง GMS ก็ไม่เป็นการขัดแย้งกับความตกลง GMS แต่อย่างใด เป็นเพียงการขยายขอบเขตของการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ครอบคลุมการรับขนที่มีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางในประเทศอื่นที่มีได้เป็นภาคีของความตกลง GMS เช่น ประเทศมาเลเซียที่มีพรมแดนติดกับทางตอนใต้ของประเทศไทย

#### 4. ไม่ว่าการรับขนนั้นจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนที่จะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่จำเป็นต้องเป็นการรับขนที่มีบำเหน็จหรือค่าตอบแทนเท่านั้น แม้จะเป็นการ

<sup>90</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 29 บัญญัติว่า “ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

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

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

รับขนที่ไม่มีน้ำหนักแต่หากเข้าลักษณะทั้งสามประการดังที่กล่าวข้างต้นก็เป็นการรับขนที่อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้เช่นกัน

### 3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

#### 1) สิทธิในการได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่มีน้ำหนักเกิน

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

อย่างไรก็ดี ในข้อ 8 ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้กำหนดน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระที่อนุญาตให้นำมาโดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมไว้โดยเฉพาะดังนี้

กรณีทีหนึ่ง หากเป็นการขนส่งไม่ประจำทาง ให้เป็นไปตามที่ผู้ขนส่งและคนโดยสารตกลงกัน

กรณีที่สอง หากเป็นการขนส่งประจำทาง คนโดยสารแต่ละคนสามารถนำสัมภาระติดตัวไปได้ 20 กิโลกรัมและสัมภาระนั้นต้องมีขนาดที่เหมาะสมโดยไม่เสียค่าธรรมเนียมหากเกินกว่านั้นผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับส่วนที่เกินได้แต่ต้องไม่เกินอัตราร้อยละ 5 ของค่าโดยสารเต็มราคาต่อจำนวนกิโลกรัมที่เกิน

ดังนั้น หากไม่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันตามมติจากการประชุมคณะกรรมการกลางครั้งที่ 8/2538 ก็จะทำให้ประเทศไทยมีเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระที่คนโดยสารไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแตกต่างกับประเทศอื่นและไม่เป็นไปตามที่ได้ตกลงร่วมกันไว้ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS

## 2) หน้าที่ในการออกเอกสารการรับชน .

บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับชนไว้ ซึ่งเป็นการเพิ่มเติมจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเอกสารการรับชนแบ่งออกตามประเภทของการรับชน คือ เอกสารการรับชนคนโดยสสาร และเอกสารการรับชนสัมภาระ

### (1) เอกสารการรับชนคนโดยสสาร

เอกสารการรับชนคนโดยสสารหรือที่เรียกว่า "ตัวโดยสสาร" ในมาตรา 9<sup>91</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ กำหนดให้สัญญารับชนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตัวโดยสสาร แต่การที่กฎหมายกำหนดให้สัญญารับชนต้องบันทึกโดยการออกตัวโดยสสารไม่ถือว่าเป็นแบบของสัญญา ดังนั้น การที่ไม่ได้ออกตัวโดยสสารหรือมีการออกตัวโดยสสารแต่ตัวโดยสสารมีความผิดปกติหรือสูญหายไปจึงไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับชนแต่อย่างใด

สำหรับรายการที่ต้องมีในตัวโดยสสารนั้นมาตรา 10<sup>92</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ ได้กำหนดว่าตัวโดยสสารต้องมีรายการดังต่อไปนี้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

<sup>91</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 9 บัญญัติว่า "สัญญารับชนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตัวโดยสสารไม่ว่าจะเป็นตัวรายบุคคลหรือตัวหมู่คณะ การไม่ได้ออกตัวโดยสสาร หรือตัวโดยสสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับชน"

<sup>92</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 10 บัญญัติว่า "ตัวโดยสสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ชนส่ง
- (2) จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- (3) วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตัวโดยสสารนั้นได้
- (4) ราคาค่าโดยสาร
- (5) ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับชนตัวโดยสสารอาจออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้"

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

แม้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จะกำหนดให้ตัวโดยสารต้องมีรายการทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ก็เป็นที่เห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวใช้กับการรับขนที่มีจุดต้นทางในประเทศไทยเท่านั้น ดังนั้น แม้จะเป็นผู้ประกอบการไทยแต่ให้บริการในประเทศอื่น เช่น ให้บริการรับขนจากประเทศลาวไปยังประเทศเวียดนาม ก็ไม่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์นี้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดรายการต่างๆ ไว้ก็เพื่อให้มีความชัดเจน แต่หากตัวโดยสารมีรายการไม่ครบตามที่กำหนดไว้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดผลไว้โดยเฉพาะ แต่หากพิจารณาจากมาตรา 9 วรรคสองที่ว่า หากไม่ได้ออกตัวโดยสารหรือตัวโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งจะเห็นได้ว่าแม้ถึงขนาดไม่ได้ออกตัวโดยสารเลยก็ยังไม่มีความกระทบต่อสัญญารับขน ดังนั้น เมื่อกรณีปรากฏเพียงว่ารายการในตัวโดยสารไม่ครบตามที่กำหนดจึงไม่น่าจะมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขนแต่อย่างใด

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

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

พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ต่างก็ไม่ได้กล่าวถึงระยะเวลาในการส่งมอบตัวโดยสารให้แก่คนโดยสาร ซึ่งกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าอย่างช้าที่สุดผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบให้คนโดยสารก่อนการเดินทางเริ่มขึ้นเพื่อที่ว่าคนโดยสารจะสามารถตัดสินใจที่จะดำเนินการใดๆ ที่ตนเองต้องการได้หรืออย่างน้อยได้รู้ถึงความเสี่ยงภัยที่จะต้องยอมรับ ซึ่งคนโดยสารอาจตัดสินใจไม่เดินทาง หรือนำการประกันภัยพิเศษมาใช้ เป็นต้น

## (2) เอกสารการรับขนสัมภาระ

เอกสารการรับขนสัมภาระตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือที่เรียกว่า “ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน” ซึ่งผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระไว้โดยผู้ขนส่งอาจออกรวมไปกับตัวโดยสารก็ได้ โดยใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนถือเป็นหลักฐานสำคัญที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นในการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งเนื่องจากเอกสารรับขนจะมีการระบุสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนในขณะที่ผู้ขนส่งได้รับมอบไว้หรือขณะที่ส่งคืนแก่คนโดยสาร ซึ่งมาตรา 11<sup>93</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนอย่างน้อยต้องมี 6 รายการดังต่อไปนี้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
2. จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางเพื่อเป็นการแสดงถึงลักษณะของการรับขนระหว่างประเทศ

<sup>93</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 11 บัญญัติว่า “ให้ผู้ขนส่งออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตัวโดยสารก็ได้

ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

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

การไม่ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือการออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากน้ำหนักหรือจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าน้ำหนักและจำนวนของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไปจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก”

3. วันที่ออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียน เนื่องจากเป็นวันเริ่มต้นที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ

4. ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินไป กล่าวคือ หากสัมภาระลงทะเลเบียนของคนโดยสารมีจำนวนหรือน้ำหนักมากกว่าเกณฑ์สูงสุดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปด้วยได้โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม คนโดยสารก็ต้องชำระค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกิน มาตรา 11 วรรคสองจึงกำหนดให้ผู้ขนส่งบันทึกค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินดังกล่าวลงในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนด้วย

5. ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบตามสัญญารับขน และ

6. จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ แต่หากผู้ขนส่งไม่ได้ออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนหรือออกไปรับสัมภาระลงทะเลเบียนไว้แต่ไม่ได้ระบุถึงจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระลงทะเลเบียน มาตรา 11 วรรคสามก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นมีจำนวนและน้ำหนักเท่ากับเกณฑ์สูงสุดที่อนุญาตให้คนโดยสารนำไปกับตนได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์หักล้างได้ว่าจำนวนหรือน้ำหนักของสัมภาระของคนโดยสารเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

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

นอกจากรายการที่กำหนดให้ต้องมีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งอาจบันทึกข้อสงวน<sup>94</sup> เกี่ยวกับสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเลเบียนในเวลาที่ยอมรับสัมภาระนั้นไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนเพื่อประโยชน์ในการพิสูจน์ว่าตนไม่ต้อง

<sup>94</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 4 บัญญัติว่า "ข้อสงวน" หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้แสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนในเวลาที่ยอมรับหรือในเวลาที่ยอมรับสัมภาระนั้นคืน แล้วแต่กรณี

รับผิดชอบในความเสียหายของสัมภาระหากสภาพความเสียหายนั้นเป็นอยู่ก่อนที่จะได้รับมอบแล้ว หากผู้ขนส่งไม่ได้แสดงข้อสงวนดังกล่าวไว้มาตรา 12<sup>95</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระที่ตนได้รับมอบนั้นอยู่ในสภาพดี ดังนั้น หากขณะส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสารปรากฏว่าสัมภาระนั้นได้รับความเสียหายเมื่อผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้จึงต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่าขณะที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระนั้นยังอยู่ในสภาพดี หากผู้ขนส่งกล่าวอ้างว่าสภาพความเสียหายนั้นมีอยู่ก่อนแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องเป็นฝ่ายนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าว

### 3) หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

เมื่อรถมาถึงยังจุดปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบสัมภาระที่ตนโดยสารได้มอบไว้ให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนจึงจะเป็นการส่งมอบโดยชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง<sup>96</sup> ซึ่งผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนอาจเป็นคนโดยสารหรือไม่ก็ได้ ดังนั้น หากผู้ที่มารับสัมภาระลงทะเลเบียนไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนมาแสดงไม่ว่าจะเป็นที่ผู้ขนส่งได้ออกใบรับแล้วแต่ทำหายหรือไม่ได้นำมาหรือเป็นที่ผู้ขนส่งไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนให้ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้ผู้มารับโดยให้เป็นดุลพินิจของผู้ขนส่งที่จะส่งมอบให้หรือไม่ก็ได้แต่หากผู้ขนส่งตกลงที่จะส่งมอบให้จะต้องได้ความว่าบุคคลนั้นสามารถแสดงถึงสิทธิของตนในการรับมอบสัมภาระนั้นได้<sup>97</sup>

<sup>95</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 12 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเลเบียน ในเวลาที่ลงทะเลเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็น ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อสงวนไว้ใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนตามความเหมาะสม ถ้ามิได้แสดงข้อสงวนไว้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี”

<sup>96</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 14 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว”

<sup>97</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 14 วรรคสอง บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเลเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ”

#### 4) หน้าที่ในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสาร

ในกรณีที่รถมาถึงจุดปลายทางแล้วแต่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระไม่ว่าสัมภาระดังกล่าวจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ มาตรา 14 วรรคสาม<sup>98</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสารแต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทนได้ โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร อย่างไรก็ตาม แม้ตัวบทในมาตรา 14 วรรคสามจะกำหนดให้ใช้กับกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระ ผู้เขียนก็เห็นว่าน่าจะหมายความรวมถึงกรณีที่เป็นสัมภาระลงทะเบียนแต่บุคคลที่มารับไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดงและผู้ขนส่งเลือกที่จะไม่ส่งมอบให้ ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสารตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคสามเช่นกัน

หน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลรักษาสัมภาระแทนคนโดยสารดังกล่าวนี้มีที่มาจากอนุสัญญา CVR ซึ่งในมาตรา 10 วรรคสาม<sup>99</sup> ของอนุสัญญา CVR ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งนำสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับเมื่อมาถึงยังสถานที่ปลายทางไปฝากไว้ยังในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CVR จะไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการเก็บสัมภาระนั้นไว้ แต่เมื่อผู้ขนส่งได้ฝากสัมภาระนั้นไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสมแล้วผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือเสียหายของสัมภาระดังกล่าวดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง<sup>100</sup> ของอนุสัญญา CVR

<sup>98</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 14 วรรคสาม บัญญัติว่า “ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร”

<sup>99</sup> 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.”

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

จากบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสามของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคน โดยสภราช ดังกล่าว มีข้อสังเกตว่าร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภราช ไม่ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องดูแลรักษาสัมภาระที่ไม่มีบุคคลใดมารับไว้แทนคนโดยสารเป็นระยะเวลาอันสั้นเพียงใด ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ขนส่งอย่างมากเพราะตราบโดที่สัมภาระยังอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายระหว่างนั้นผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง<sup>101</sup> ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระ ลงทะเบียนจนกว่าจะได้มีการส่งมอบคืนให้แก่คนโดยสาร

สำหรับการดำเนินการอย่างอื่นเกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม มาตรา 14 วรรคสี่<sup>102</sup> ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ซึ่งหาก สัมภาระนั้นได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทยมาตรา 14 วรรคห้า ก็ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการ รับชดเชยคนโดยสภราชตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งบทบัญญัติว่า ด้วยการรับชดเชยคนโดยสภราชตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มี ผู้รับบัญญัติอยู่ในมาตรา 636<sup>103</sup> โดยกฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะเอาเครื่องเดินทางออกขาย ทอดตลาดได้ แต่เครื่องเดินทางนั้นต้องมาถึงจุดปลายทางแล้วเกินกว่า 1 เดือน ยกเว้นไว้แต่ใน กรณีที่เครื่องเดินทางนั้นเป็นของสดหรือของเสียได้ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อพ้น 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางมาถึงก็พอ และเมื่อเอาเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดแล้วได้เงิน เท่าใด มาตรา 632 ให้สิทธิผู้ขนส่งหักไว้เป็นค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ หากยังมีเงินเหลือให้ส่ง มอบให้แก่คนโดยสาร อย่างไรก็ตาม แม้บทบัญญัติในมาตรา 636 จะให้สิทธิแก่คนโดยสารในการ

<sup>101</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภราชและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่ เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

ตัวบทเขียนว่า “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่...” ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าที่ ถูกต้องแล้วควรเป็น “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสาม....”

<sup>102</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสภราชและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 14 วรรคสี่ บัญญัติว่า “การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับตามวรรคสี่ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้”

<sup>103</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทาง ของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้น มีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้น ถึงแล้ว รออยู่ล่วงเวลากว่ายี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีตั้งแต่วันนี้ด้วย อนุโลมตามควร”

นำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดได้เลยโดยไม่ต้องนำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ ปัญหาจึงอาจเกิดได้ว่าถ้าผู้ขนส่งจะนำเอาเครื่องเดินทางของคนโดยสารไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ จะได้หรือไม่ สำหรับปัญหานี้ท่านอาจารย์ไผทชิต เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นไว้ว่าน่าจะทำได้แม้กฎหมายไม่ได้เขียนอนุญาตไว้ เพราะขนาดผู้ขนส่งขายทอดตลาดเครื่องเดินทางยังทำได้ ทำไม่ผู้ขนส่งจะนำเอาเครื่องเดินทางนั้นไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ไม่ได้คนโดยสารก็อาจเสียหายน้อยกว่าที่เครื่องเดินทางถูกขายทอดตลาดไป<sup>104</sup>

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เป็นกฎหมายเฉพาะ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรนำหลักเกณฑ์ที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการนำสัมภาระออกขายทอดตลาดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 636 มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยตรงจะเป็นการเหมาะสมและสะดวกในการปรับใช้มากกว่า นอกจากนี้ จากกรณีที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องดูแลรักษาสัมภาระที่ไม่มีบุคคลใดมารับไว้แทนคนโดยสารหากผู้ขนส่งไม่นำออกขายทอดตลาด ดังนั้น トラบใดที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้ส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสาร ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระนั้น ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงเห็นควรเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัมภาระที่ไม่มีผู้ใดมารับสิ้นสุดลงนับแต่ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดตามควรแก่พฤติการณ์โดยนำไปเก็บไว้ในที่ปลอดภัยและเหมาะสม เช่น นำไปวางไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ เช่นเดียวกับอนุสัญญา CVR เพื่อเป็นการลดภาระให้แก่ผู้ขนส่ง

### 3.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

การเดินทางของคนโดยสารในทุกๆ ครั้ง คนโดยสารทุกคนต่างต้องการที่จะได้รับความปลอดภัย และหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างเดินทางคนโดยสารก็คาดหวังที่จะได้รับความคุ้มครองจากระบบความรับผิดชอบตามกฎหมายรับขนว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งโดยหลักแล้วผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารก็คือผู้ขนส่ง ดังนั้น การค้นหาว่าบุคคลใดเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น มีความสำคัญ เพราะเป็นการกำหนดว่าจะต้องนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้หรือไม่ หรือในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือเสียหายแก่คนโดยสาร บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งหรือไม่ และคู่สัญญาที่มีสิทธิหน้าที่

<sup>104</sup> ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552 หน้า 322.

ตามสัญญาหรือกฎหมายในเรื่องรับขนหรือไม่ โดยมาตรา 4 ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ให้นิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ว่าหมายถึงบุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางการค้าปกติ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นบุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ให้นิยามคำว่าผู้ขนส่งไว้อย่างกว้างๆ โดยใช้คำว่า “บุคคล” ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้แน่ชัดว่าบุคคลที่รับที่จะทำการขนส่งหมายความว่าบุคคลใดบ้างจะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่มีใบอนุญาตเท่านั้นหรือไม่ ต้องเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล เฉพาะหน่วยงานเอกชนหรือรวมถึงหน่วยงานของรัฐด้วย และต้องมีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยเท่านั้นหรือไม่

กฎหมายไทยในปัจจุบันที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับประกอบการขนส่งคือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดว่าผู้ที่จะประกอบการขนส่งได้จะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยการขนส่งแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตที่แตกต่างกัน หากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศคุณสมบัติของผู้ที่สามารถประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้มีดังนี้<sup>105</sup>

(1) หากเป็นการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งประจำทาง<sup>106</sup> ให้กระทำได้เฉพาะบริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น อย่างไรก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

(2) หากเป็นการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง<sup>107</sup> หรือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล<sup>108</sup> ให้กระทำได้เฉพาะบุคคลธรรมดา ห้างหุ้นส่วนสามัญ

<sup>105</sup> มาตรา 25 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตเป็นไปตามกฎกระทรวงการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549

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

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

จดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐตามกฎหมาย ว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยกรนั้น อย่างไรก็ตาม หากห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และองค์การของรัฐ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

จากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บุคคลที่จะประกอบการขนส่งได้จึงต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อย่างไรก็ตาม มีข้อพิจารณาว่าหากผู้รับทำการขนส่งไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งและเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารในระหว่างการเดินทาง ผู้ที่รับทำการขนส่งดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ หรือไม่

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

ปัญหาที่น่าพิจารณาประการหนึ่งเกี่ยวกับการเป็นผู้ขนส่งคือจำเป็นหรือไม่ที่ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง ในเรื่องนี้ถ้าดูจากตัวบทในมาตรา 4 ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ไม่ได้กำหนดว่าผู้ขนส่งต้องมียานพาหนะเป็นของตนเองด้วย ดังนั้น การเป็นผู้ขนส่งจึงไม่จำเป็นเสมอไปที่ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง

<sup>108</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (5) บัญญัติว่า "การขนส่งส่วนบุคคล" หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม

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

2. รับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ เป็นทางการค้าปกติ

ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นประจำมิใช่เพียงครั้งคราว โดยการรับขนดังกล่าวไม่ว่าจะมีน้ำหนักค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งแตกต่างกับผู้ที่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดว่าต้องเป็นการรับขนเพื่อำเน็จเท่านั้น

เมื่อบุคคลที่รับทำการขนส่งอยู่ในขอบข่ายคำว่า “ผู้ขนส่ง” ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แล้ว หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารบุคคลดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารหากเข้าหลักเกณฑ์ความรับผิดตามที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไว้

### 3.2.3.1 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

แนวความคิดพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่ง ศาสตราจารย์ Rodière R. ซึ่งเป็นนักกฎหมายฝรั่งเศสได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับพื้นฐานความรับผิดได้ดังนี้<sup>109</sup>

(1) ความรับผิดต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีความผิด หรือ หลัก Fault Liability ซึ่งในกรณีนี้การพิสูจน์ความผิดของลูกหนี้ตกแก่เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ลูกหนี้ต้องรับผิด เนื่องจากฝ่ายเจ้าหนี้เป็นผู้กล่าวอ้างว่าลูกหนี้เป็นฝ่ายผิดนั่นเอง

(2) ข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ได้กระทำผิด หรือ หลัก Presumed fault ซึ่งกฎหมายกำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า ในกรณีนั้นๆ เป็นความผิดของลูกหนี้หรือซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิด

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

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

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

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

### 3.2.3.2 ประเภทของความเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

ความเสียหายที่คนโดยสารได้รับอันเนื่องมาจากการรับขนอาจเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสารเอง หรืออาจเกิดขึ้นกับสัมภาระของคนโดยสาร นอกจากนี้ความล่าช้าในการขนส่งก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่อาจทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายได้ ดังนั้น ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจึงขอแบ่งประเภทความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกเป็น 3 กรณี คือ ความเสียหายต่อตัวคนโดยสาร ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระ และความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขน

#### 3.2.3.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร

ในเรื่องความเสียหายต่อตัวคนโดยสารนั้นได้กำหนดไว้ในมาตรา 15<sup>110</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นต้องเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่ง และเกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ดังนั้น บทบัญญัติในมาตรา 15 จึงประกอบด้วยสาระสำคัญสองประการ ประการแรกคือเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และประการที่สองคือความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

#### ประการที่หนึ่ง เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารเมื่อ

- (1) ความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารนั้นเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่ง และ
- (2) อุบัตินั้นต้องเกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น

หากเข้าเงื่อนไขทั้งสองประการจะส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารไม่ว่าจะเป็นการตายหรือได้รับบาดเจ็บโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ คนโดยสารจึงมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่างที่ตนอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถเท่านั้น

<sup>110</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 15 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น"

หลักความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ สอดคล้องกับอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการตายหรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถเช่นกัน แต่อนุสัญญา CVR เพิ่มช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดอีกกรณีหนึ่งคือกรณีที่อุบัติเหตุที่ขึ้นนั้นเกิดขึ้นโดยเกี่ยวเนื่องกับการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง ดังนั้น แม้คนโดยสารจะอยู่นอกยานพาหนะแต่หากได้รับความเสียหายที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสัมภาระผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด แต่หลักความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ แตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เนื่องจากความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้จำกัดว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะต้องเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่ง ดังนั้น เพียงแต่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเว้นแต่ความสูญหายหรือความเสียหายจะเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของคนโดยสารเอง นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ก็มีได้กำหนดช่วงเวลาและผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้โดยเฉพาะ

จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขประการสำคัญที่เป็นหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS คือ ความเสียหายที่คนโดยสารได้รับต้องเกิดขึ้นเนื่องจากจากอุบัติเหตุและต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่ง แต่อย่างไรจึงจะถือว่าเป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งนั้นกฎหมายทั้งสามฉบับมิได้ให้นิยามศัพท์ไว้โดยเฉพาะ เนื่องจากคำดังกล่าวเป็นคำสามัญที่มีความหมายกว้างที่มักใช้เพื่อแสดงถึงข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งอันเป็นเหตุให้คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ โดยที่เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความตั้งใจหรือไม่อาจคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าได้ รวมถึงกรณีที่ไม่อาจทราบสาเหตุได้<sup>111</sup>

สำหรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ พจนานุกรมทางกฎหมายและพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุไว้ดังนี้

(1) ศาลในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา ได้เคยตัดสินไว้ในคดีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ โดยต่างให้การยอมรับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ ที่อยู่

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

บนพื้นฐานของความเป็นจริงที่แน่นอนในการกำหนดเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของอุบัติเหตุ โดยทั้งสามประเทศต่างเห็นว่าลักษณะของอุบัติเหตุต้องประกอบไปด้วย<sup>112</sup>

ก. สิ่งที่ไม่คาดคิดหรือความบังเอิญ เช่น

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

ข. ไม่ใช่ผลของการกระทำของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย เช่น

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

ค. เหตุการณ์นั้นต้องไม่สามารถคาดเดาได้ถึงความตายหรือการบาดเจ็บ เช่น

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

(2) ใน *Black's Law Dictionary*<sup>113</sup> ได้มีการให้ความหมายคำว่า "อุบัติเหตุ" ไว้ โดยเป็นความหมายในกรณีทั่วไปมิใช่ความหมายเฉพาะสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่า

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

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

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

จากความหมายของคำว่า "อุบัติเหตุ" ข้างต้น กล่าวได้ว่าทั้งสามความหมายมีส่วนที่เหมือนกันคืออุบัติเหตุจำเป็นต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่สามารถคาดเห็นได้หรือเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งมีข้อพิจารณาว่าหากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารถนั้นเกิดจากการกระทำผิดของบุคคลภายนอก จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหรือไม่

ในประเด็นนี้ จะเห็นได้ว่าแม้ว่าความเสียหายจะเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกก็ตาม แต่หากคนโดยสารถสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ตนอยู่ภายในรถหรือขณะที่ตนกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารถ เพราะถือว่าคนโดยสารถได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งแล้ว อย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารถหากพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งเป็นหนึ่งในเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 20

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

(1) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ดังเช่นในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508<sup>114</sup> และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523<sup>115</sup> ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการรับขนภายในประเทศที่ผู้ขนส่งได้ยกเรื่องเหตุสุดวิสัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของบุคคลภายนอก โดยในคดีดังกล่าวศาลฎีกาได้วินิจฉัยโดยพิจารณาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเป็นสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดเพราะถือเป็นเหตุสุดวิสัย

สำหรับอนุสัญญา CVR แม้จะมีได้ให้คำจำกัดความคำว่าอุบัติเหตุไว้ดังที่กล่าวข้างต้น แต่หากความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลภายนอก มาตรา 17 วรรคสอง<sup>116</sup> กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อคนโดยสารและให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งสามารถไปไล่เบี่ยเอาจากบุคคลภายนอกนั้นได้

### ประการที่สอง ความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด

ความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดไว้สามกรณี คือ ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย ความเสียหายอันเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย และความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจ ซึ่งความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้นั้นมีข้อพิจารณา ดังนี้

ข้อพิจารณาที่ 1 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดว่าผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายไต่บ้าง เนื่องจากบทบัญญัติในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่อนุวัติการมานั้นไม่ได้กำหนดไว้เพราะต้องการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ<sup>117</sup> ซึ่งกฎหมายภายในของประเทศไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาตรา 634 ที่บัญญัติว่า

<sup>114</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508 วินิจฉัยว่า การที่รถโดยสารถูกรถคันอื่นชนถือว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยเนื่องจากเป็นการนอกเหนืออำนาจของผู้ขับขี่ที่จะป้องกันได้

<sup>115</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523 วินิจฉัยว่า การที่คนร้ายใช้อาวุธปืนยิงสินค้าไปถือเป็นเหตุสุดวิสัยเพราะเป็นเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันได้

<sup>116</sup> 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."

<sup>117</sup> Annex 5, Article 14 (a) (iii)

“ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา” แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็มิได้กำหนดว่าผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าเสียหายใดบ้างเช่นกัน อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่าศาลจะนำบทบัญญัติเรื่องค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้โดยละเอียดแล้วในข้อ 3.1.2 ในที่นี้ผู้เขียนจึงขอกล่าวโดยสรุปดังนี้

กรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย ค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ ได้แก่ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าชดใช้การขาดการงานของบุคคลภายนอก และหากคนโดยสารไม่ได้ตายในทันที ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่ารักษาพยาบาล และค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้

กรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่คนโดยสารได้เสียไป (เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าพาหนะ) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ ระหว่างรักษาตัว ค่าเสียความสามารถในการประกอบกิจการงานในอนาคต ค่าชดใช้การงานของบุคคลภายนอก<sup>118</sup>

ดังนั้น เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด ได้กำหนดประเภทของค่าเสียหายไว้แล้วและสามารถนำมาใช้กับกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายได้ จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำบทบัญญัติดังกล่าวในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้โดยตรง แต่เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสมบูรณ์มากขึ้นจึงควรกำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้โดยอนุโลม

ข้อพิจารณาที่ 2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บแก่จิตใจหรือที่เรียกว่า “ความเสียหายทางจิตใจ” ซึ่งความเสียหายทางจิตใจอาจมีลักษณะทางจิต (psychic character) เช่น ตื่นตระหนก (fright) ได้รับความกระทบกระเทือนทางจิตใจ (shock) ความกระทบกระเทือนทางประสาท (nervous shock) การบาดเจ็บทางจิตใจ (mentally injured) ได้แก่ ความทุกข์ทางจิตใจ (mental distress) การรบกวนทางจิตใจ (mental disturbance) หรือความเจ็บปวดทางจิตใจที่ร้ายแรง (mental anguish) เป็นต้น และเป็นการกระทบกระเทือนทางอารมณ์ที่ทั้งรุ่มรอยไว้ในจิตใจ<sup>119</sup> ความ

<sup>118</sup> โปรดดูรายละเอียดในข้อ 3.1.2.3

<sup>119</sup> พิศวาส สุนทรพันธุ์ (2524). ความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายระบบคอมมอนลอว์ วารสารนิติศาสตร์, 12, 2., หน้า 168.

เสียหายทางจิตใจเกิดจากการพัฒนาแนวความคิดในการใช้ดุลพินิจของศาลคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษที่ผ่านมาพบว่าคดีละเมิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางจิตใจขึ้นสู่การพิจารณาของศาลอยู่หลายคดีและศาลได้ให้การรับรองคุ้มครองในความเสียหายทางจิตใจมากขึ้น จากเดิมที่ศาลไม่ได้ให้ความสำคัญในความเสียหายนี้เลย สาเหตุหนึ่งมาจากการที่วิทยาศาสตร์การแพทย์สามารถพิสูจน์ได้อย่างแน่นอนว่าความเสียหายทางจิตใจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการเจ็บป่วยแก่ร่างกายอันเป็นการลวงละเมิดตัวบุคคลซึ่งเดิมศาลยังลังเลที่จะให้ค่าเสียหาย เนื่องจากคนส่วนมากยังเชื่อว่าการบาดเจ็บเช่นนี้อาจแก่งตั้งขึ้นได้เพราะวัดได้ยาก และประเมินค่าเสียหายได้ยาก เช่น การที่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุมีลักษณะทางจิต ตื่นตระหนก หรือได้รับความกระทบกระเทือนทางจิตเพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายเลย โดย ลอร์ดสเลสเซอร์ได้กล่าวในคดี Dixon V. Sutton Health Colliery ว่า “ความวิตกกังวล ถ้ามีโรคประสาทพิการทางจิต (psychoneurosis) หรือความวิตกกังวลซึ่งจะไปทำลายพลังของกำลังใจของผู้ป่วยก็นับได้ว่าเขาได้รับการรบกวนทางจิตที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุนั้นแล้ว ภาวะแปรปรวนทางจิตก็ร้ายแรงพอที่จะทำให้เกิดความตายได้”<sup>120</sup>

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสาร กำหนดให้ผู้ชนสงรับผิดในการบาดเจ็บทางจิตใจ เป็นการเพิ่มความรับผิดของผู้ชนสงจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชดเชย ซึ่งผู้ชนสงต้องรับผิดต่อคนโดยสสารในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของคนโดยสสารเท่านั้น ไม่รวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจด้วย แต่กรณีใดที่จะถือว่าเป็นการบาดเจ็บทางจิตใจนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสาร มิได้ให้ความหมายหรือคำนิยามไว้ ดังนั้นหากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสาร มีผลบังคับใช้แล้วอาจเกิดปัญหาในการตีความว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าเป็นการบาดเจ็บทางจิตใจที่ผู้ชนสงต้องรับผิด จะต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายด้วยหรือไม่ และหากคนโดยสสารถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายจะเรียกค่าเสียหายจากการที่ตนโหม่นส เสียใจ ผิดหวัง หรือความว่าเหวได้หรือไม่

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

<sup>120</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 167-168.

ความเสียหายแก่จิตใจ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ. 2551 ก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกับการชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจ โดยในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ความเสียหายทางจิตใจ" ไว้ ซึ่งมีรายละเอียดและข้อพิจารณาดังนี้

(1) การเรียกค่าเสียหายทางจิตใจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 446 ได้บัญญัติว่าในกรณีทำละเมิดต่อร่างกาย อนามัย เสรีภาพ และกรณีล่วงเกินต่อหญิง ผู้ถูกละเมิดอาจเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้ด้วย ซึ่งความเสียหายอันอันมิใช่ตัวเงินนี้ หมายถึงความเสียหายที่ไม่อาจคำนวณค่าความเสียหายในรูปของตัวเงินได้ ความเสียหายประเภทนี้จึงเป็นความเสียหายที่ไม่มีรูปร่าง เช่น ความหวาดกลัว ความตกใจ ความทุกข์ทรมานทางจิตใจ ความชอกช้ำระกำใจ ความโศกเศร้าเสียใจ ความวิตกกังวล อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าความเสียหายทางจิตใจทุกประเภทจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายดังเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3344/2533 วินิจฉัยว่า ค่าเจ็บปวดทุกข์ทรมานเป็นความเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินอย่างหนึ่ง โจทก์มีสิทธิเรียกร้องได้

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

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1936/2517 วินิจฉัยว่า ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัยที่โจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดเชยฐานจะทำให้โจทก์เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้นเป็นค่าทดแทนความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2501/17 วินิจฉัยว่า จำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ได้รับบาดเจ็บมีแผลบนใบหน้าถึงต้องเย็บและมีรอยแผลเป็น โจทก์มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายสำหรับที่จะต้องให้ศัลยแพทย์ทำศัลยกรรมตกแต่งใบหน้าเพื่อลบรอยแผลเป็นในโอกาสข้างหน้า เพราะเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1147/2523 วินิจฉัยว่า ลูกจ้างของบริษัทเดินรถโดยสาร ขั้บรถโดยประมาท บริษัทต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่รถตกคู คนโดยสารต้องตัดแขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 634 ต้องใช้ค่าเสียหายรวมถึงการที่โจทก์ได้รับความเสียหายต้องตัดข้อมือขวา ใช้แขนเทียม เสียความสามารถประกอบกิจการงาน และความเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินด้วย

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 128/2522 วินิจฉัยว่า โจทก์ถูกรถจำเลยชน รอยแผลเป็นซึ่งไม่ทำให้โจทก์เสียบุคลิก และโจทก์ต้องทนทุกข์ทรมาน เป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1418/2534 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยขั้บรถยนต์ทับขาโจทก์เป็นเหตุให้แพทย์ต้องทำการผ่าตัดขาข้างซ้ายตั้งแต่ได้เข้าออกและใส่ขาเทียมให้โจทก์ ค่าเสียหายที่โจทก์ต้องสูญเสียขาและใส่ขาเทียมเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 559/2535 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยใช้มีดกรีดหน้าโจทก์เมื่อบาดเจ็บแล้วมีแผลเป็นทำให้ใบหน้าเสียโฉมอย่างติดตัว โจทก์มีสิทธิเรียกค่าเสียหายส่วนนี้ซึ่งมิใช่ความเสียหายอันเป็นตัวเงินตามมาตรา 446 ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 75/2538 วินิจฉัยว่า การที่ต้นสนล้มทับโจทก์เป็นเหตุให้โจทก์ต้องทุพพลภาพตลอดชีวิต ระบบประสาทไม่สามารถควบคุมการขยับถ่ายได้ เสียสมรรถภาพทางเพศ และไม่สามารถเดินได้ กับค่าเสียหายที่โจทก์ต้องทนทุกข์ทรมานจากการทุพพลภาพตลอดชีวิต เป็นค่าเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินทั้งสองกรณี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2487/2538 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพราะร่างกายพิการทำให้สังคมรังเกียจ อับอายขายหน้า ไม่ได้เล่นกีฬา ไม่ได้สมรสขาดความสุขสำราญเป็นค่าเสียหายเกี่ยวกับความรู้สึกทางด้านจิตใจ ส่วนค่าทนทุกข์เวทนาเป็นเรื่องการต้องทนยอมรับความเจ็บปวดหรือทรมาน ซึ่งต่างก็เป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน

สำหรับค่าเสียหายที่ไม่สามารถเรียกได้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 378/2483 วินิจฉัยว่า ไม่มีกฎหมายในเรื่องละเมิดให้รับผิดชอบค่าเสียหายในการได้รับความอับอายขายหน้า

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1742/2499 (ประชุมใหญ่) วินิจฉัยว่า ไม่มีกฎหมายให้เรียกร้องเพื่อความทุกข์โทมนัสได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 477/2514 และ 1550/2518 วินิจฉัยว่า ในกรณีที่ถูกละเมิดถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายเพราะความโทมนัส เสียใจ ผิดหวัง หรือความว้าเหวได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 วินิจฉัยว่า การที่พนักงานของการสื่อสารแห่งประเทศไทยแจ้งข้อความในโทรเลขถึงโจทก์ผิดว่าบุตรโจทก์ถึงแก่ความตายแล้ว ทำให้โจทก์ได้รับความเสียหายหลายประการ สำหรับค่าเสียหายที่โจทก์อ้างว่าเป็นความโศกเศร้าเสียใจเพราะเข้าใจว่าบุตรถึงแก่กรรมนั้นศาลไม่ให้ โดยให้เหตุผลว่าเป็นเพียงอารมณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อทราบข่าวร้าย ไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมาย ไม่มีกฎหมายบทใดให้โจทก์เรียกร้องได้<sup>121</sup>

<sup>121</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2816/2528 มีบันทึกโดยศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภทิพย์ ที่ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษานี้ โดยเห็นว่าความเสียหายแก่จิตใจควรได้รับการชดใช้ตามหลักละเมิด เนื่องจากมาตรา 420 หรือตามมาตราอื่นมิได้จำกัดว่าต้องเป็นความเสียหายที่มีรูปร่างหรือเป็นตัวเงินเท่านั้น แต่กว้างพอที่จะคลุมถึงความเสียหายทางจิตใจอันเป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินด้วย ตามมาตรา 438 วรรคแรกที่ว่าค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ได้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิดนั้นก็กว้างพอที่จะใช้แก่ความเสียหายทางจิตใจได้อยู่แล้ว นอกจากนี้ ด้วบทในวรรคสองที่ว่า "...ความเสียหายอย่างใดๆ อันได้

จากคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น อาจสรุปแนวคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ดังนี้

1. กรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้โดยถือเป็นค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446 ซึ่งความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้นั้นต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกาย หากเป็นเพียงอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายจึงไม่มีสิทธิเรียกได้

2. กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย บิดามารดา คู่สมรส หรือทายาทของผู้ตายจึงไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายเพราะความโศกเศร้า เสียใจ ผิดหวัง หรือความว่าเหวได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบทบัญญัติให้เรียกร้องได้

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

(2) กระทำการที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่จิตใจตามประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดการลงโทษต่อบุคคลที่กระทำการบางอย่าง เช่น ทำร้ายผู้อื่นตามมาตรา 295 วิวาททรัพย์ตามมาตรา 336 วรรคสอง ซึ่งทรัพย์ตามมาตรา 339

---

ก่อนขึ้นนั้นด้วย” ก็คลุมถึงความเสียหายทางจิตใจจึงไม่จำกัดว่าต้องถึงกับมีบทกฎหมายให้เรียกค่าเสียหายทางจิตใจจึงจะเรียกได้

วรรคสี่ ปล้นทรัพย์โดยการทารุณตามมาตรา 340 วรรคสี่ หรือการกระทำโดยประมาทจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่กาย หรือจิตใจตามมาตรา 390 หรือแม้กระทั่งเรื่องการชู้หญิงจนทำให้ผู้อื่นกลัว หรือตกใจจนทำให้ผู้อื่นกลัวตามมาตรา 392 ไว้ด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 273/2509 วินิจฉัยว่า การใช้เท้าจะตีไม่เป็นอันตรายต่อจิตใจเพราะอันตรายต่อจิตใจนั้นต้องเป็นผลจากการทำร้าย แต่ความรู้สึกว่าถูกเหยียดหยาม เจ็บใจ แค้นใจ เหล่านี้เป็นอารมณ์ หาใช่เป็นอันตรายต่อจิตใจไม่

(3) การเรียกค่าเสียหายทางจิตใจตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

เดิมที่กฎหมายไทยมิได้บัญญัติเรื่องการเรียกค่าเสียหายทางจิตใจไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่ให้เรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินได้จนกระทั่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดในค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อขจัดปัญหาในการตีความว่าอย่างไรจึงเป็นความเสียหายทางจิตใจและผู้เสียหายมีสิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายทางจิตใจหรือไม่ โดยในมาตรา 11 (1)<sup>122</sup> ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดว่านอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อจิตใจได้ และจากการที่พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้มีการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากความเสียหายทางจิตใจจึงได้กำหนดนิยามของคำว่า “ความเสียหายต่อจิตใจ” ไว้ในมาตรา 4 โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึง ความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมาน ความหวาดกลัว ความวิตกกังวล ความเศร้าโศกเสียใจ ความอับอาย หรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ความเสียหายต่อจิตใจที่ต้องชดใช้

<sup>122</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 บัญญัติว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย

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

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

1. ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อจิตใจได้ต่อเมื่อความเสียหายต่อจิตใจนั้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย

2. ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจจากการที่ตนเศร้าโศกเสียใจหรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันได้

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบแนวคำพิพากษาศาลฎีกา จะเห็นได้ว่าการที่จะเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้นั้น ความเสียหายต่อจิตใจต้องเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้ที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น ผู้ที่จะเรียกค่าเสียหายทางจิตใจได้ต้องเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้นเองโดยตรงและต้องไม่ใช่กรณีที่ตายในทันทีเช่นเดียวกับความรับผิดของผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยฯ สำหรับความเสียหายทางจิตใจของสามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายในปัจจุบันต้องถือเป็นหลักว่าบุคคลดังกล่าวไม่อาจฟ้องเรียกค่าเสียหายในส่วนนี้ได้เว้นแต่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้เรียกได้ เช่น ในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 (1) ตอนท้าย ดังนั้น เมื่อบทบัญญัติในมาตรา 15 ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารถูกกล่าวไว้เพียงว่า "ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจาก...จิตใจของคนโดยสารถ..." จึงเท่ากับว่าการบาดเจ็บทางจิตใจต้องเกิดกับคนโดยสารถ่านั้น ดังนั้น ในกรณีที่คนโดยสารถเสียชีวิต สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของคนโดยสารถจึงไม่อาจเรียกค่าเสียหายทางจิตใจจากการที่คนโดยสารถเสียชีวิตได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารถ เป็นกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บทางจิตใจของคนโดยสารถจึงควรกำหนดให้ชัดเจนในประเด็นที่ว่า การบาดเจ็บทางจิตใจหมายถึงกรณีใดบ้างและจะต้องเป็นผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายด้วยหรือไม่ ซึ่งหลักกฎหมายไทยในปัจจุบันค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บทางจิตใจจะเรียกได้เมื่อมีความเสียหายทางร่างกายเกิดขึ้นแก่

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

### 3.2.3.2.2 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระลงทะเบียน

ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่าสัมภาระลงทะเบียนไว้แต่เมื่อพิจารณาจากข้อ 1 (ข)<sup>123</sup> ในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ซึ่งเป็นที่มาของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ได้ให้นิยามไว้ว่าหมายถึงสัมภาระที่คนโดยสารส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแลเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาสัมภาระดังกล่าวที่อยู่ในความดูแลของตนและหากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นในระหว่างนั้นมาตรา 17 วรรคหนึ่ง<sup>124</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ก็กำหนดให้ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ อีกทั้งไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยเป็นผลมาจากอุบัติเหตุหรือไม่ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบ

ความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเบียนแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ความรับผิดในความสูญหายกรณีหนึ่ง และความรับผิดในความเสียหายอีกกรณีหนึ่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ความสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระไว้จนกระทั่งเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้น แบ่งออกเป็น 2 กรณี

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

<sup>124</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น”

### ก. ความสูญหายที่เกิดขึ้นจริง

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

#### ข. กรณีที่ถือเสมือนว่าสัมภาระลงทะเลเบียนสูญหาย

นอกจากความสูญหายที่เกิดขึ้นจริงตามข้อ ก. แล้ว ยังมีกรณีที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนสูญหาย กล่าวคือ ในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนภายใน 30 วันนับแต่เวลาที่รถมาถึงจุดปลายทางหรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทางหรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง มาตรา 17 วรรคสอง<sup>125</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นสูญหายและคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้ บทบัญญัตินี้เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ถือเสมือนว่าสัมภาระลงทะเลเบียนที่ขนส่งได้สูญหายอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนที่ล่าช้าเกินกว่าระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม หากต่อมาพบสัมภาระดังกล่าว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบในทันที ในกรณีนี้คนโดยสารมีทางเลือก 2 ประการ ประการแรก คนโดยสารอาจเรียกเอาสัมภาระนั้นโดยคนโดยสารต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่คนโดยสารยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ

<sup>125</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 17 วรรคสอง บัญญัติว่า "หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่รถได้ไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงจุดปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเลเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้"

สูญหายหรือความเสียหายบางส่วนหรือการล่าช้าได้ตามมาตรา 17 วรรคสาม ทางเลือกประการที่สองคือคนโดยसारอาจเลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืน ซึ่งหากคนโดยसारเลือกที่จะไม่รับสัมภาระนั้นคืนมาตรา 17 วรรคสี่ก็ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะดำเนินการแก่สัมภาระดังกล่าวตามที่เห็นสมควรตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระนั้นตั้งอยู่ และหากสัมภาระนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทยมาตรา 17 วรรคห้าให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

(2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่รับสัมภาระไว้จนกระทั่งเวลาที่ส่งมอบ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่าความเสียหายไว้ แต่อาจกล่าวได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพแห่งสัมภาระนั้นซึ่งทำให้ราคา ปริมาณ หรือคุณภาพแห่งสัมภาระต้องลดลง โดยทั่วไปแล้วความเสียหายสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ความเสียหายที่เห็นได้จากภายนอก และความเสียหายที่ไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก

สำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องของคนโดยสารต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระลงทะเลเบียนนั้น มาตรา 13 วรรคหนึ่ง<sup>126</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายในสัมภาระ และสภาพของสัมภาระในขณะที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืนจากผู้ขนส่ง หากตรวจสอบพบว่าสัมภาระที่ได้รับมอบไม่ครบจำนวนหรือมีความเสียหายเกิดขึ้นคนโดยสารต้องแสดงข้อสงวน<sup>127</sup> ต่อผู้ขนส่งทันที โดยข้อสงวนนั้นต้องทำเป็นหนังสือ แต่หากคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนโดยไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้รวมถึงกรณีที่คนโดยสารได้แจ้งเรื่องการสูญหายหรือเสียหายไว้ด้วยวาจา มาตรา

<sup>126</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 13 วรรคหนึ่ง "ในเวลาและผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเลเบียนคืน คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน และสภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่าไม่ครบจำนวนหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที"

<sup>127</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า "ข้อสงวน" หมายความว่า ข้อความเป็นหนังสือที่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้แสดงไว้เกี่ยวกับสภาพของสัมภาระลงทะเลเบียนในเวลาและผู้ขนส่งได้รับมอบหรือในเวลาที่คนโดยสารได้รับมอบสัมภาระนั้นคืน แล้วแต่กรณี"

13 พรรคสอง<sup>128</sup> ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเป็นให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย แต่บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงข้อสันนิษฐานดังนั้นคนโดยสารจึงอาจนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม แม้บทบัญญัติในมาตรา 13 จะกำหนดให้ “คนโดยสาร” เป็นผู้แสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่ง แต่เนื่องจากผู้ที่มารับสัมภาระนั้นร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้สิทธิแก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเลเป็นผู้มารับซึ่งอาจไม่ใช่คนโดยสารและหากเป็นกรณีที่ไม่มีการออกไปรับสัมภาระลงทะเลเป็นผู้ขนส่งก็อาจส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ที่มารับหากสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนได้ จึงเห็นว่าแม้บุคคลที่มารับสัมภาระจะไม่ใช่คนโดยสารก็น่าจะถือว่ามีหน้าที่ในการแสดงข้อสงวนเหมือนกรณีที่คนโดยสารมารับด้วยตนเองเช่นกัน

ดังที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งหรือที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เรียกว่า “สัมภาระลงทะเลเป็น” นั้นมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเครื่องเดินทางของคนโดยสารที่ได้มอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 กล่าวคือ หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายไว้แม้ไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีความแตกต่างกันอย่างมากในเรื่องผลของการที่คนโดยสารไม่แสดงข้อสงวนหรือที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “อิดเอื้อน” กล่าวคือ ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ การที่คนโดยสารรับมอบสัมภาระไว้โดยมิได้แสดงข้อสงวนเป็นหนังสือ ผลจากการนี้เพียงว่ากฎหมายสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเลเป็นให้แก่คนโดยสารครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย ดังนั้น คนโดยสารจึงสามารถนำสืบเพื่อหักล้างได้ ในขณะที่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาตรา 637 ประกอบมาตรา 623<sup>129</sup> ในเรื่องการอิดเอื้อนขณะรับมอบเครื่องเดินทางจากผู้ขนส่งได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี

<sup>128</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 13 พรรคสอง “ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเลเป็นโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเลเป็นครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย”

<sup>129</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 บัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อนและได้ใช้คำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

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

#### 3.2.3.2.3 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระติดตัว

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า "สัมภาระติดตัว" ไว้ แต่ในข้อ 1 (จ)<sup>130</sup> ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึงสัมภาระที่ถูกเก็บรักษาโดยคนโดยสารระหว่างการขนส่ง ซึ่งในมาตรา 18<sup>131</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขความ

---

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิด ของผู้ขนส่งได้"

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

<sup>131</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 18 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น"

รับผิดของผู้ขนส่งต่อสัมภาระติดตัวจะเหมือนกับความเสียหายที่เกิดแก่ตัวคนโดยสารซึ่งมีเงื่อนไขแห่งความรับผิดที่จำกัดกว่ากรณีความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระลงทะเบียน กล่าวคือ สำหรับสัมภาระลงทะเบียนเงื่อนไขในการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดนั้นกฎหมายกำหนดเพียงช่วงเวลาว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้มอบสัมภาระนั้นไม่ว่าจะเพราะเหตุใดก็ตามเว้นแต่เข้าเหตุยกเว้นความรับผิด ในขณะที่หากเป็นสัมภาระติดตัวผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่บนรถหรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถ ซึ่งน่าจะเป็นเพราะคนโดยสารเป็นผู้เก็บรักษาสัมภาระไว้เอง คนโดยสารจึงต้องมีส่วนในการดูแลด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระติดตัวตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จะมีเงื่อนไขที่จำกัดกว่ากรณีความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเบียนก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ให้ความคุ้มครองแก่คนโดยสารมากกว่าบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เนื่องจากตามมาตรา 637 ประกอบมาตรา 616 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อคนโดยสารอย่างเคร่งครัดต้องเป็นเครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้มอบหมายให้กับผู้ขนส่งเท่านั้น หากเป็นเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638<sup>132</sup> บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเฉพาะเมื่อความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง คนโดยสารจึงมีหน้าที่ในการนำสืบให้ได้ความว่าความสูญหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากการกระทำผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

สำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระติดตัวนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มิได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องทำข้อสงวนไว้ดังเช่นในกรณีสัมภาระลงทะเบียน ดังนั้น แม้คนโดยสารจะไม่ได้ทำข้อสงวนเป็นหนังสือผู้ขนส่งก็ไม่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาตรา 13 วรรคสอง

<sup>132</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

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

นอกจากความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสัมภาระติดตัว ในอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ยังได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวของคนโดยสารซึ่งในอนุสัญญา CVR ใช้คำว่า other luggage และในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ใช้คำว่า personal effect ซึ่งหากสูญหายหรือได้รับความเสียหายผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเช่นเดียวกับสัมภาระติดตัว แต่บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวไว้โดยเฉพาะเนื่องจากต้องการให้สัมภาระติดตัวหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย อย่างไรก็ตาม สัมภาระติดตัวกับของใช้ส่วนตัวมีความแตกต่างกันในประการสำคัญคือวัตถุประสงค์ของคนโดยสารในการนำติดตัวมา สำหรับสัมภาระติดตัวนั้นวัตถุประสงค์หลักในการนำมาคือเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางหรือเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการเดินทาง ในขณะที่การนำของใช้ส่วนตัวมานี้ไม่ได้วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเดินทางแต่อย่างใด แต่เป็นของที่ปกติคนโดยสารมักสวมใส่หรือนำติดตัวมาด้วยไม่ว่าจะไปที่ได้ก็ตาม เช่น กุญแจ บัตรประจำตัว กระเป๋าตังค์ หรือนาฬิกา (personal effects pl. n.: Privately owned items, such as keys, an identification card, or a wallet or watch, that are regularly worn or carried on one's person.)<sup>133</sup> แต่เมื่อของใช้ส่วนตัวเป็นทรัพย์สินที่คนโดยสารเก็บดูแลรักษาไว้เองเช่นเดียวกับสัมภาระติดตัว มาตรา 14 วรรคหนึ่ง<sup>134</sup> ของอนุสัญญา CVR และข้อ 13 (ง)<sup>135</sup> ของภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหาย

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

<sup>134</sup> CVR, Article 14 "1. ...Such other luggage shall be deemed to include personal effects carried or worn by the passenger."

<sup>135</sup> Annex 5, Article 13 "(d) Loss of or Damage to Hand Luggage and Personal Effects

หรือเสียหายที่เกิดแก่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารนำติดตัวมาหรือสวมใส่มีเงื่อนไขเป็นอย่างเดียวกับสัมภาระอื่นหรือสัมภาระติดตัว ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร ไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวไว้ หากมีคดีขึ้นสู่ศาลก็อาจเกิดปัญหาว่าหากของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร เช่น นาฬิกา เครื่องประดับ ฯลฯ ที่นำติดตัวมาหรือสวมใส่นั้นสูญหายหรือเสียหายไป ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่

โดยในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่ของใช้ส่วนตัวของคนโดยสารสูญหายหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการรับขนหรือเกิดขึ้นขณะที่อยู่ระหว่างการเดินทาง ควรได้รับความคุ้มครองจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสาร เนื่องจากหน้าที่ประการสำคัญของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคือการขนส่งคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยซึ่งความปลอดภัยนี้มีได้หมายความว่าชีวิตของคนโดยสารเท่านั้นแต่ยังหมายความรวมถึงทรัพย์สินทุกอย่างของคนโดยสารด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากของใช้ส่วนตัวนั้นเป็นสิ่งที่คนโดยสารสวมใส่หรือเก็บไว้กับตัว คนโดยสารจึงต้องมีหน้าที่ในการดูแลรักษาเช่นกัน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงควรมีเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับสัมภาระติดตัวเนื่องจากของใช้ส่วนตัวเป็นสิ่งที่คนโดยสารนำมาด้วยในการเดินทางโดยมิได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งเช่นกัน

ทั้งนี้ ในกรณีของของใช้ส่วนตัวนี้ศาลฎีกาได้เคยตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516 ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนภายในประเทศ โดยศาลฎีกาได้ตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่สร้อยคอทองคำ พระเครื่อง และเงินสดติดตัวของคนโดยสารสูญหายไป จึงอาจกล่าวได้ว่าแม้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะบัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางเท่านั้นโดยไม่ได้กล่าวถึงของใช้ส่วนตัวแต่อย่างใด แต่ศาลก็พิพากษาให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของของใช้ส่วนตัวด้วย ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลและมีประเด็นเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายสำหรับของใช้ส่วนตัวก็มีความเป็นไปได้ที่ศาลไทยจะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร อย่างไรก็ตาม แม้ศาลไทยมีแนวโน้มที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของของใช้ส่วนตัวแต่เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันไม่ให้เกิดข้อสงสัยในภายหลังจึงเห็นควรเพิ่มบทนิยามศัพท์ของคำว่า "สัมภาระติดตัว" ให้เห็นชัดเจนว่าหมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวด้วย

---

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

### 3.2.3.2.4 ความเสียหายอันเป็นผลมาจากจากการล่าช้า

นอกเหนือจากการตายหรือการบาดเจ็บที่เกิดแก่คนโดยสาร และการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระของคนโดยสารแล้ว การล่าช้าก็ถือเป็นอีกเหตุหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารได้ ดังนั้นมาตรา 16<sup>136</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า แต่ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลโดยตรงจากการล่าช้าเท่านั้น เช่น ในกรณีที่กำหนดออกจากจุดต้นทางเวลา 16.00 น. แต่เครื่องยนต์เกิดขัดข้องและไม่สามารถหารถแทนได้จนต้องเลื่อนการเดินทางเป็นวันรุ่งขึ้น ความเสียหายที่เห็นได้ชัดได้แก่ค่าอาหารและค่าที่พักในคืนวันนั้น หรือการล่าช้าเป็นเหตุให้คนโดยสารผิคนัดสำคัญจนถูกคู่สัญญาปรับ เป็นต้น

กรณีที่จะถือว่าเกิดการล่าช้าในการรับขนนั้นในมาตรา 4 (2) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดขอบเขตของ "การล่าช้า" ไว้ คือ การถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้ หรือหากในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาไว้คือการถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกันซึ่งกำหนดเวลาอันควรตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ของผู้ขนส่งในพฤติการณ์เดียวกันนั้นต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วยซึ่งอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ประเภทของรถ สภาพของถนน และสภาพภูมิอากาศ เป็นต้น ดังนั้น การล่าช้าที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจะพิจารณาเฉพาะเวลาที่ไปถึงยังจุดปลายทางไม่คำนึงว่าการออกจากจุดต้นทางจะช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ ดังนั้น แม้ผู้ขนส่งจะเริ่มต้นการเดินทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้ผู้ขนส่งก็อาจไม่ต้องรับผิดชอบหากสามารถไปถึงยังจุดปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนดไว้หรือภายในเวลาอันสมควร ทั้งนี้ การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการมาถึงล่าช้าของคนโดยสารและสัมภาระ มิได้เป็นการเพิ่มความรับผิดชอบให้แก่ผู้ขนส่งในปัจจุบันแต่อย่างใดเนื่องจากหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทางช้าเช่นกัน

<sup>136</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 16 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า"

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้านี้มีข้อพิจารณาเกี่ยวกับถ้อยคำตามตัวบทในมาตรา 16 ที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ใช้คำว่า "ล่าช้า" ทั้งกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในกฎหมายฉบับอื่นๆ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่ล้วนแต่ใช้คำว่า "ชักช้า" โดยที่คำว่า "ล่าช้า" และคำว่า "ชักช้า" นั้น หากพิจารณาเพียงผิวเผินอาจจะเห็นได้ว่ามีความหมายเหมือนกัน แต่ที่จริงแล้วทั้งสองคำมีความแตกต่างกันอยู่บ้างดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า "ชักช้า" หมายถึง ใช้อ้อหรือล่าช้า และคำว่า "ล่าช้า" หมายถึง ช้ามาก จากความหมายของทั้งสองคำข้างต้นจะเห็นได้ว่าคำว่า "ชักช้า" นั้น จะมีความหมายกว้างกว่าเนื่องจากความหมายถึงการเริ่มออกจากจุดต้นทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือช้ากว่าเวลาอันควร (อ้ออ้อ) ซึ่งผลจากการนั้นอาจทำให้ถึงจุดปลายทางทันตามเวลาที่กำหนดไว้หรือตามเวลาที่ควรจะเป็นก็ได้ นอกจากนี้ยังหมายความถึงการถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็น ในขณะที่คำว่า "ล่าช้า" หมายความว่าเฉพาะการถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็นเท่านั้น ซึ่งตรงกับเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ที่มุ่งให้ผู้ขนส่งรับผิดเฉพาะเมื่อถึงจุดปลายทางช้ากว่ากำหนดหรือเวลาอันควรเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม หากต้องการให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของถ้อยคำในกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ก็ควรใช้คำว่า "ชักช้า" เช่นเดียวกับกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนฉบับอื่นแม้ว่าการใช้คำดังกล่าวจะทำให้ขอบเขตของความรับผิดกินความเลยไปถึงการออกจากจุดต้นทางช้ากว่าเวลาที่กำหนดหรือช้ากว่าเวลาอันควรซึ่งผู้ขนส่งยังไม่ต้องรับผิดหากถึงจุดปลายทางตามเวลาที่กำหนดหรือตามเวลาที่ควรจะเป็นก็ตาม เนื่องจากบทวิเคราะห์ศัพท์ในมาตรา 4 (2) ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้จำกัดขอบเขตไว้โดยเฉพาะแล้วว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเฉพาะเมื่อไปถึงจุดปลายทางช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือช้ากว่าที่ควรจะเป็นเท่านั้น โดยมีได้คำหนึ่งว่าจะออกจากจุดต้นทางตามที่กำหนดไว้หรือตามเวลาที่ควรจะเป็นหรือไม่ ด้วยเหตุดังกล่าวผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าหากใช้คำว่า "ชักช้า" ดังเช่นกฎหมายอื่นๆ จะเป็นการเหมาะสมยิ่งกว่าจึงควรแก้ไขตัวบทที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งจากการล่าช้าเป็นการชักช้า

### 3.2.4 ความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้อื่น

ในการประกอบกรขนส่งผู้ขนส่งอาจไม่ได้กระทำการขนส่งด้วยตนเอง แต่อาจมอบหมายให้บุคคลอื่นกระทำการแทน เช่น ให้ลูกจ้างของตนขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งแทน หรือให้ตัวแทนของตนทำสัญญาแทน หรือจ้างผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งแทน ดังนั้น จากการที่ผู้ขนส่งได้รับ

ประโยชน์จากการงานที่บุคคลอื่นกระทำหรือผู้ขนส่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลบุคคลดังกล่าว ผู้ขนส่งจึงอาจต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลที่ตนมอบหมายด้วย จากเหตุดังกล่าว มาตรา 19<sup>137</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้รับจ้างช่วง ดังนั้น แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าว คนโดยสารก็สามารถฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้โดยตรง โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้างซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้าง เหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างก็เนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น การที่นายจ้างใช้ลูกจ้างให้ทำงานแทนตนถือว่าการที่นายจ้างเป็นผู้ทำเอง นายจ้างได้รับประโยชน์จากงานของลูกจ้าง และนายจ้างเป็นผู้ที่มีอำนาจควบคุมดูแลลูกจ้าง นอกจากนี้ นายจ้างยังเป็นผู้ที่สามารถชดเชยค่าเสียหายหากผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยจากลูกจ้าง อย่างไรก็ตาม นายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างเฉพาะในส่วนที่ลูกจ้างทำงานให้นายจ้างหรือที่เรียกว่า “ในทางการที่จ้าง” เท่านั้น<sup>138</sup> ดังนั้นสาระสำคัญของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีนี้คือบุคคลใดที่เป็น “ลูกจ้าง” และกรณีใดที่เป็น “ในทางการที่จ้าง”

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

<sup>137</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 19 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น โดยบุคคลดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้”

<sup>138</sup> พจนี ปุษาปาคม. ละเมิด: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530, หน้า 249-250.

หรือไม่ โดยสินจ้างไม่จำเป็นต้องเป็นเงินเสมอไปอาจเป็นวัตถุหรือสิ่งอื่นได้ ฉะนั้นหากไม่มีสินจ้างก็ย่อมไม่เป็นนายจ้างลูกจ้างกันตามสัญญาแรงงาน<sup>139</sup>

สำหรับคำว่า “ในทางการที่จ้าง” หมายถึงกรณีที่ลูกจ้างกระทำการอันเกี่ยวกับทางการที่จ้าง หรือทำไปตามแนวทางหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อนายจ้าง โดยที่นายจ้างไม่ได้มอบหมายหรือสั่งให้กระทำโดยตรงแต่ลูกจ้างได้ปฏิบัติไปโดยมีความมุ่งหมายจะรักษาประโยชน์ของนายจ้าง และหมายความรวมถึงการกระทำที่ไม่ได้ให้อำนาจแก่ลูกจ้างกระทำ แต่เป็นวิธีการทำงานที่ได้มอบอำนาจให้กระทำ ดังนั้น ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของลูกจ้างที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้นต้องเป็นการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารหรือสัมภาระ

ในกรณีที่ลูกจ้างให้คนอื่นทำหน้าที่แทน ไม่ว่าจะคนอื่นนั้นจะเป็นลูกจ้างของนายจ้างคนเดียวกันแต่ทำหน้าที่อื่น เช่น คนขับรถวานให้เด็กยกกระเป๋าหรือผู้เก็บค่าโดยสารให้ขับรถแทนหรือคนอื่นนั้นไม่ได้เป็นลูกจ้างของนายจ้างคนนี้เลยแต่มาขับรถแทนให้เพราะลูกจ้างป่วยหรือมีกิจธุระก็ตาม จะถือว่าคนที่ทำหน้าที่แทนเป็นลูกจ้างและผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของบุคคลนั้นหรือไม่นั้นศาลฎีกาได้เคยวินิจฉัยไว้ ดังนี้

กรณีที่พนักงานขับรถให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นลูกจ้างของนายจ้างคนเดียวกันแต่ทำหน้าที่อื่นมาขับรถแทนตนผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างก็ต้องรับผิดชอบเพราะเป็นการทำไปในทางการที่จ้าง โดยศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าการที่ลูกจ้างของบริษัทเดินรถโดยสารเป็นสารวัตรควบคุมการเดินรถและตรวจตัวขับรถโดยประมาท บุคคลที่มาขับรถแทนพนักงานขับรถก็เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังนั้น เมื่อเข้าทำหน้าที่ขับรถเพื่อพาคนโดยสารไปส่งในเส้นทางสัมปทานเดินรถของผู้ขนส่งย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าได้กระทำการไปในทางคำปกติของผู้ขนส่งซึ่งเป็นนายจ้าง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบเสียหายอันเกิดแก่ใจท์ซึ่งเป็นคนโดยสาร (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523)

สำหรับกรณีพนักงานขับรถให้บุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นลูกจ้างของนายจ้างมาขับรถแทนตน ศาลฎีกามีได้วินิจฉัยว่าคนที่ทำหน้าที่แทนเป็นลูกจ้างเพราะความจริงผู้ขนส่งไม่ได้จ้างและคนที่ทำหน้าที่แทนไม่ได้รับสินจ้างจากผู้ขนส่ง แต่ศาลฎีกาวินิจฉัยไปในทางว่าลูกจ้างมีหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบในการที่คนแทนมาขับรถแทนตนเพราะเป็นงานที่ตนต้องทำเองจะมอบหมายให้คนอื่นทำหน้าที่แทนไม่ได้ ดังนั้น เมื่อตนไปมอบให้บุคคลอื่นมาขับรถแทนตนก็ต้องควบคุมใกล้ชิดไม่ให้มีเหตุเกิดขึ้น และเมื่อลูกจ้างไม่ควบคุมก็ถือว่าลูกจ้างประมาทเดินรถต่อการทำงานในหน้าที่ของตน เมื่อผลของการที่ลูกจ้างประมาททำให้เกิดความเสียหายขึ้นในขณะปฏิบัติงานที่จ้าง ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างจึงต้อง

<sup>139</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณาการ, 2550 หน้า 68.

รับผิดชอบอีกทอดหนึ่งจะปฏิเสธความรับผิดชอบอ้างว่าคนขับไม่ใช่ของตนหรือไม่เป็นลูกจ้างของตนหาได้ไม่ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1847/2506 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 147/2518<sup>140</sup>)

นอกจากนี้ ศาลไทยยังได้ขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกไปให้ต้องรับผิดชอบเมื่อผู้ที่กระทำผิดอยู่ในความคุ้มครองของผู้ขนส่ง กล่าวคือ แม้รถคันเกิดเหตุจะไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ขนส่งและคนขับไม่ใช่ลูกจ้างของผู้ขนส่งก็ตาม แต่ถ้ารถคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลยและรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง เมื่อคนขับรถได้ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย จำเลยก็ต้องรับผิดชอบ

## 2) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของตัวแทน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทนของตนซึ่งได้กระทำไปภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน โดยเหตุที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนก็เนื่องจากกิจการที่ตัวแทนทำนั้นเป็นงานของตัวการ ดังนั้น สาระสำคัญของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้คือบุคคลใดที่เป็น “ตัวการ” หรือ “ตัวแทน” และกรณีใดที่เป็น “ขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน”

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

สำหรับคำว่า “ขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทน” มีลักษณะอย่างเดียวกับทางการที่จ้าง คือเป็นกิจการที่ยอมรับหมายให้ทำ แต่ต่างกันตรงที่ว่าขอบอำนาจมีวงจำกัดเท่าที่ยอมรับหมายให้ทำ ถ้าทำเกินไปก็เป็นการทำนอกเหนือขอบอำนาจไม่ใช่ทำในฐานะตัวแทน ฉะนั้น ในเบื้องต้นจึงต้องทราบขอบเขตของการเป็นตัวแทนเสียก่อนว่ามีเพียงไร ถ้าตัวแทนได้รับมอบอำนาจแต่เฉพาะการยอมจะทำการแทนตัวการได้เพียงในสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้กิจการอันตัวการได้มอบหมายแก่ตัวนั้นสำเร็จลุล่วงไปดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 800 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถ้าเป็นตัวแทนได้รับมอบอำนาจทั่วไปจะทำการใดๆ ในทางจัดการแทนตัวการก็ย่อมทำได้ทุกอย่างนอกจากจะเข้าข้อยกเว้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 801 นอกจากนี้ ไม่ว่าจะเป็นอย่างตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจแต่เฉพาะการหรือตัวแทนได้รับมอบอำนาจทั่วไป ในเหตุฉุกเฉินเพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการเสียหายย่อมสันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใดๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำก็ย่อมมีอำนาจจะ

<sup>140</sup> พจนี ปุષปาคม. ละเมิด: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530, หน้า 254.

ทำได้ทั้งสิ้น ซึ่งอำนาจกระทำการดังกล่าวเป็นสิ่งที่กำหนดขอบเขตอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนว่ามีเพียงไร

การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งอาจเกิดจากการตกลงกันเป็นตัวแทนโดยชัดแจ้ง อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีแม้ไม่มีการตกลงตั้งตัวแทนโดยชัดแจ้งแต่เมื่อพิจารณาจากพฤติการณ์แล้ว ถือได้ว่าผู้ขนส่งและบุคคลดังกล่าวมีความสัมพันธ์กันอย่างตัวแทนดังที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2959/2529 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 1 เซารถทัวร์พร้อมคนขับมาวิ่งรับส่งคนโดยสารแทนรถทัวร์ของจำเลย 1 ซึ่งเสียอยู่ แม้อัตว์รถคันเกิดเหตุจะไม่ใช้รถของจำเลยที่ 1 และคนขับรถก็ไม่ได้เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ก็ตาม แต่การที่คนขับรถทัวร์ได้ขับรถทัวร์ในกิจการของจำเลยที่ 1 โดยจำเลยที่ 1 เป็นผู้กำหนดและใช้ให้คนขับกระทำตามนั้น คนขับรถทัวร์จึงเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1

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

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

### 3) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของผู้รับจ้างช่วง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งขาดความชำนาญในการให้บริการบางเส้นทาง จำนวนรถไม่เพียงพอต่อการให้บริการ หรือด้วยระยะทางที่ไกล ผู้ขนส่งอาจนำการที่รับจ้าง (การรับขน) ไปจ้างต่ออีกทอดหนึ่งซึ่งบุคคลที่รับจ้างต่อนั้นเรียกว่า "ผู้รับจ้างช่วง" ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้รับจ้างช่วงซึ่งได้กระทำไปในกิจการที่รับจ้างช่วงด้วย

อย่างไรก็ตาม การที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องเป็นคนโดยสารถานั้น หากผู้ที่ได้รับความเสียหายมิใช่คนโดยสารถแล้วผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบเนื่องจากขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ในหมวดที่ 2 เรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้วแต่เป็นความรับผิดชอบต่อคนโดยสารถเท่านั้น ดังนั้น หากผู้ที่ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลภายนอกมิใช่คนโดยสารถ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่างๆ คงต้องเรียกร้องกันตามความรับผิดชอบในมูลละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ปัญหาต่อมาเมื่อผู้เสียหายฟ้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบแล้ว ผู้เสียหายจะฟ้องให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง รับผิดชอบหรือไม่ สำหรับปัญหานี้จะเห็นวาระหว่างคนโดยสารถกับลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ ต่อกันเนื่องจากสัญญารับขนเป็นการตกลงกันระหว่างคนโดยสารถและผู้ขนส่ง เมื่อคนโดยสารถได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการรับขนจึงเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งผิดสัญญา คนโดยสารถจึงมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายก็สามารถฟ้องบุคคลดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน โดยจะฟ้องรวมกับผู้ขนส่ง หรือจะฟ้องแยกกับผู้ขนส่งก็ได้ แต่การฟ้องร้องลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงเป็นการฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามมูลละเมิด โดยลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง ต่างก็มีสิทธิอ้างข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิด และข้อต่อสู้อื่นใดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องต่อฝ่ายผู้ขนส่งและฝ่ายลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง มีข้อสังเกตว่าบุคคลทั้งสองจะต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนเท่าใด สำหรับประเด็นนี้แม้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารถมิได้กำหนดให้จำกัดความรับผิดของฝ่ายผู้ขนส่งและฝ่ายลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงจากการที่ผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งบุคคลทั้งสองไว้เท่ากับจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอย่างชัดเจนดังเช่นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<sup>141</sup> ก็ตาม แต่เนื่องจากความรับผิดของบุคคลทั้งสองเป็นความรับผิดในมูลกรณีเดียวกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าเมื่อบุคคลเหล่านี้ถูกฟ้องร่วมกันก็ยังคงต้องรับผิดชอบร่วมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 นอกจากนี้ หากผู้เสียหายเลือกฟ้องผู้ขนส่ง และลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง เป็นอีกคดีแยกจากกัน ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงก็ยังมีสิทธิอ้างข้อจำกัดความ

<sup>141</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ภายใต้มาตรา 32 ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ให้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลดังกล่าว รวมกันไม่เกินจำนวนความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 28 มาตรา 30 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี”

รับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระฯ ขึ้นต่อผู้ได้ว่าตนไม่  
ต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24

### 3.2.5 เหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ รวมทั้งการที่สัมภาระของ  
คนโดยสารสูญหายหรือเสียหาย หากเข้าเงื่อนไขที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบดังกล่าวไว้ในข้อ 3.2.3  
ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในผลดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในบางพฤติการณ์ผู้ขนส่งก็ไม่ควรต้องรับผิดชอบใน  
ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะคนโดยสารมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ร่าง  
พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบไว้ในมาตรา 20  
วรรคหนึ่ง<sup>142</sup> กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรือ  
อุบัติเหตุ หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น  
หรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั่นเอง ความผิดหรือ  
ประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง และสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อน  
การเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1) เหตุสุดวิสัย

เหตุสุดวิสัยเป็นหนึ่งในเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งมักใช้เพื่อกล่าวอ้างให้ตน  
ไม่ต้องรับผิดชอบและมีความใกล้เคียงกับการประมาทเลินเล่อซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด  
อย่างไม่จำกัด ดังนั้น การทำความเข้าใจถึงความหมายและขอบเขตของเหตุสุดวิสัยจึงเป็นเรื่อง  
สำคัญเพราะส่งผลถึงการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่ร่างพระราชบัญญัติการรับขน  
คนโดยสารฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาท  
ขึ้นสู่ศาล การพิจารณาว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นถือเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ ศาลก็จะนำความหมาย  
ตามมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการตัดสิน ซึ่งบทบัญญัติในมาตรา 8  
ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าเป็น “เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกัน

<sup>142</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 20  
วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ถ้าพิสูจน์  
ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

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

ได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น" ซึ่งกรณีใดเข้าเหตุสุดวิสัยทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไปจึงต้องศึกษาโดยอาศัยข้อเท็จจริงตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ผู้เขียนจึงขอนำแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้ตัดสินเกี่ยวกับเหตุสุดวิสัยในเรื่องการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 มาแสดงเพื่อให้เห็นแนวทางในการวินิจฉัยของศาล ดังนี้

กรณีที่ศาลฎีกาถือว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1636/2506 วินิจฉัยว่า จำเลยขับรถบรรทุกน้ำมันซึ่งมีผู้เสียหายขออาศัยโดยสารมาด้วย ระหว่างทางรถตกหลุมแฉกไปค้ำคันส่งทำให้รถเฉไปชนหลักกิโลเมตรข้างทางและตะแคงลงทำให้ผู้เสียหายถึงแก่กรรมอันเป็นเหตุสุดวิสัย ดังนั้น แม้รถจำเลยจะบรรทุกน้ำมันเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดก็ตามแต่เมื่อเหตุที่เกิดขึ้นมิได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยแล้ว จำเลยก็หาต้องรับผิดชอบไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 619/2510 วินิจฉัยว่า รถบรรทุกข้ามถนนผ่านหน้ารถจำเลยในระยะใกล้เป็นเหตุบังเอิญ มีอาจคาดหมายได้ และเกิดขึ้นโดยฉับพลันเป็นเหตุที่ไม่มีใครป้องกันได้เมื่อจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะที่ประสบเหตุเช่นนั้นแล้วเหตุที่เกิดขึ้นจึงเป็นเหตุสุดวิสัย

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523 วินิจฉัยว่า การที่คนร้ายใช้อาวุธปืนชิงสินค้าไปถือเป็นเหตุสุดวิสัยเพราะเป็นเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันได้

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

สำหรับกรณีที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายไม่ได้เกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 634/2501 วินิจฉัยว่า ข้ออ้างที่ว่ารถคว่ำเพราะน็อตคันส่งพวงมาลัยหลุดนั้น แม้จะจริงก็เป็นเรื่องเกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง จะต้องตรวจตราดูแลจะฟังว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้เพราะไม่ใช่เกิดจากภัยนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1250/2517 วินิจฉัยว่า การที่รถพลิกคว่ำเพราะลูกหมากคันส่งหลุดไม่ใช่เหตุสุดวิสัยเพราะยังอยู่ในวิสัยที่ผู้ขับจะสามารถป้องกันได้ หากใช้ความระมัดระวังตามสมควรตรวจดูสภาพรถให้เรียบร้อยดีก่อนนำออกขับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2331/2520 วินิจฉัยว่า การที่ห้ามล้อแตกจะอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตรวจดูแลรักษารถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ แต่กลับไม่ได้ระมัดระวังในการตรวจตราตามที่คาดหมายได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2331/2520 วินิจฉัยว่า ที่เกิดเหตุเป็นถนนเปียกและลื่น จำเลยขับรถยนต์ซึ่งมีสภาพเก่าบรรทุกสัมภาระและคนมาเต็มคันรถยนต์ ควรจะขับรถด้วยความเร็ว เพราะหากขับรถด้วยความเร็วในสภาพของรถยนต์และถนนดังกล่าว รถยนต์อาจเสียหลักและพลิกคว่ำได้โดยง่าย แต่เมื่อถึงที่เกิดเหตุจำเลยกลับขับรถด้วยความเร็ว จึงเป็นความประมาทในเบื้องต้นของจำเลยแล้ว เมื่อจำเลยเห็นรถยนต์อยู่ข้างหน้าซึ่งจำเลยจะต้องแซงรถจักรยานยนต์นั้น จำเลยจะต้องให้สัญญาณเสียงเพื่อให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์รู้ตัวหรือมีเจตนา ก็ควรจะชะลอความเร็วรถยนต์ลงเพื่อให้ห่างจากรถจักรยานยนต์ในระยะที่ปลอดภัย แต่จำเลยก็หาได้กระทำให้ดังกล่าวไม่ทั้งที่อยู่ในวิสัยที่ทำได้ เมื่อรถจักรยานยนต์เลี้ยวไปทางขวาโดยกะทันหัน จำเลยจึงไม่อาจห้ามล้อเพื่อชะลอความเร็วของรถยนต์ได้ทัน และจำต้องบังคับรถยนต์หลบไปทางขวาแล้วหลบกลับมาทางซ้ายอีก จนเป็นเหตุให้รถยนต์เสียหลักพลิกคว่ำ อุบัติเหตุดังกล่าวจึงเกิดจากการกระทำโดยประมาทของจำเลย ไม่เป็นเหตุสุดวิสัย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1371/2527 วินิจฉัยว่า พนักงานขับรถของจำเลยได้ขับรถออกนอกผิวจราจรโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรประกอบกับรถยนต์ของจำเลยบรรทุกของหนักเป็นเหตุให้ดินที่ขอบไหล่ถนนทางด้านซ้ายทรุดหรือยุบทำให้รถยนต์ของจำเลยเสียหลักแล่นตะแคงพลิกคว่ำตกลงไปข้างถนนซึ่งพนักงานของจำเลยมีทางที่จะป้องกันมิให้เหตุนั้นเกิดขึ้นได้หากใช้ความระมัดระวังขับรถบนผิวจราจรของถนนในช่องทางเดินรถของตนตามปกติ เมื่อมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเหตุที่เกิดขึ้นจึงเป็นความประมาทเล็กน้อยมิใช่เหตุสุดวิสัย

อย่างไรก็ดี ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ข้อ 1 (ง)<sup>143</sup> ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้โดยเฉพาะว่าหมายถึง “กรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าเกิดจากสถานการณ์ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยงได้ และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้” จะเห็นได้ว่าแม้ความหมายของเหตุสุดวิสัยตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จะเป็นการกำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับการรับขน แต่เมื่อพิจารณาในเนื้อหาแล้วความหมายของเหตุสุดวิสัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ก็เป็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ พิจารณาที่ตัวผู้ขนส่งว่าสามารถใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุได้หรือไม่ หรือเหตุความเสียหายดังกล่าวสามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยงได้หรือไม่ หากไม่ได้ก็ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำพินัยมาศัพท์คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ตามภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ และการนำพินัยมาศัพท์คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ก็ไม่เป็นการขัดหรือแย้งกับภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS แต่อย่างใด

## 2) ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเอง

เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีนี้ใช้กับทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัวสำหรับสัมภาระลงทะเบียนนั้นโดยปกติแล้วเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระนั้น และหากพบความผิดปกติผู้ขนส่งก็ต้องแสดงข้อสงวนไว้เป็นหนังสือ หากไม่มีการแสดงข้อสงวนไว้หรือไม่ได้แสดงข้อสงวนเป็นหนังสือก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสัมภาระนั้นอยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขนส่งจะตรวจไม่พบความผิดปกติของสัมภาระในขณะที่รับมอบหรือไม่ได้แสดงข้อสงวนไว้ ผู้ขนส่งก็สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระเกิดจากความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระนั่นเองเพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิด ซึ่งความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาระหมายถึงการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากสภาพหรือธรรมชาติแห่งสัมภาระนั่นเองโดยที่ไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก เช่น การที่สัมภาระเกิดการระเบิด การระเหย การเนาเปื่อย การบูดเสีย หรือไม่สมเหมือนตอนที่ส่งมอบให้แก่

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

ผู้ขนส่ง<sup>144</sup> ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัวนั้น เกิดจากความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในสัมภาะนั้นเองผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

### 3) ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั่นเอง

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

การพิจารณาว่าผู้เสียหายมีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่ออยู่ด้วยหรือไม่นั้น ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษถือว่าการที่โจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายมีส่วนผิด เช่น มีส่วนประมาทอยู่ด้วย (contributory negligence) ย่อมเป็นข้อต่อสู้คดีของจำเลย ซึ่งแต่เดิมถือหลักเกณฑ์แห่งโอกาสสุดท้าย (rule of last opportunity) กล่าวคือ ฝ่ายใดที่มีโอกาสสุดท้ายหรือควรจะมีโอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงป้องกันมิให้ความเสียหายเกิดขึ้นได้แต่ไม่หลีกเลี่ยง ฝ่ายนั้นก็ต้องรับผิดชอบหรือความเสียหายตกเป็นพับแก่ตน ดังนั้น ถ้าจำเลยเป็นฝ่ายที่มีโอกาสที่จะหลีกเลี่ยงได้แล้วแต่ไม่หลีกเลี่ยง โจทก์ก็มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม ต่อมามีแนวความคิดว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ชอบด้วยเหตุผลจึงได้มี The Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945 ซึ่งปัจจุบันถือว่าศาลอาจกำหนดค่าเสียหายได้ตามส่วน ในกรณีที่คู่กรณีมีความประมาทเลินเล่อและได้มีส่วนก่อความเสียหายอยู่ด้วยโดยลดจำนวนค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องกันได้นั้นตามที่ศาลเห็นว่าเป็นธรรม<sup>145</sup>

<sup>144</sup> ไมทซิด เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 198.

<sup>145</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติมพิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2550 หน้า 187.

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

ดังนั้น หากผู้ขนส่งและคนโดยสารต่างฝ่ายก็มีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อเท่ากัน ค่าเสียหายย่อมเป็นพัวพันไปเพราะความเสียหายเกิดขึ้นจากการทำความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนเองต่างฝ่ายต่างไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อกัน แต่หากผู้ขนส่งมีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อมากกว่าคนโดยสาร ศาลจะแบ่งส่วนความรับผิดชอบโดยให้ผู้ขนส่งใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่คนโดยสารเพียงบางส่วน และหากคนโดยสารมีส่วนทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อมากกว่าจำเลย ค่าเสียหายย่อมเป็นพัวพัน คนโดยสารไม่มีสิทธิฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบ<sup>146</sup> เพราะฉะนั้น ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารที่จะเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา ๓๑๖ ต้องปรากฏว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ นั้น เกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของทั้งคนโดยสารทั้งหมด หากผู้ขนส่งมีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่ออยู่ด้วย ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบแต่ศาลจะกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนสูงต่ำตามส่วนแห่งความยิ่งย่อนของผู้มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น

#### 4) สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

ในกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือมีอาการเจ็บป่วยในระหว่างการเดินทางอันเนื่องมาจากโรคประจำตัวหรือปัญหาสุขภาพของคนโดยสารเอง เช่น คนโดยสารเป็นโรคหัวใจและมีอาการของโรคหัวใจกำเริบขึ้นเองโดยปราศจากเหตุใดๆ จากการรับขนและเสียชีวิตในขณะที่นั่ง

<sup>146</sup> ศักดิ์ สอนงชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2551. หน้า 214-216.

อยู่บนรถหากจะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความตายของคนโดยสารย่อมไม่เป็นธรรมสำหรับผู้ขนส่ง ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงกำหนดให้ความเสียหายที่เป็นผลมาจากสภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทางเป็นเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่าแม้คนโดยสารจะมีอาการเจ็บป่วยอยู่ก่อนการเดินทางก็ตามแต่หากคนโดยสารมีอาการหนักขึ้นอันเนื่องมาจากการรับขนผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร

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

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

### 3.2.6 การจำกัดความรับผิด

หากเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่คนโดยสารครบหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบดังที่กล่าวไว้ในข้อ 3.2.3 ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงหากจำนวนความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดไว้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ กำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งถือเป็นเรื่องใหม่สำหรับการรับชดเชยทางถนนที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งอย่างมาก เนื่องจากทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับภาระหนักเกินไปในการชดเชยค่าเสียหายและสามารถคำนวณต้นทุนการให้บริการและเป็นประโยชน์ในการเลือกกรรมวิธีประกันภัยที่เหมาะสม แต่สำหรับคนโดยสารแล้วการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ จำกัดจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไว้ทำให้คนโดยสารที่ได้รับความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวเสียประโยชน์จากค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นการชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทนแก่คนโดยสารตามสมควรและเหมาะสมแก่พฤติการณ์ อย่างไรก็ตาม แม้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเป็นเรื่องใหม่สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนตามกฎหมายไทย แต่ในกรณีของการขนส่งระหว่างประเทศการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่ใช่เรื่องใหม่แต่อย่างใด เช่น ในพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบ นอกจากนี้ในกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับชดเชยหรือกฎหมายขนส่งของประเทศต่างๆ ก็ยอมให้มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้ด้วยเหตุผลต่างๆ เช่น ในการเดินทางนั้นเป็นการร่วมผลบุญแก่แต่ละคนจึงผูกพันต่อทรัพย์สินของตนเองเพียงบางส่วนที่นำมาร่วมผลบุญ นโยบายของรัฐในการสนับสนุนธุรกิจขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนในการขนส่งเพราะหากให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนอาจทำให้ผู้ขนส่งได้รับความเสียหายจนถึงขั้นต้องเลิกกิจการไปในที่สุด และเหตุผลในเรื่องการประกันภัยเนื่องจากการจำกัดความรับผิดชอบทำให้ผู้รับประกันภัยรู้ถึงจำนวนเงินขั้นสูงสุดที่ตนต้องเสี่ยงภัยรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีผลต่อเบี้ยประกันภัยอันเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนประกอบการที่จะนำไปรวมในค่าบริการ<sup>147</sup>

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบด้วยหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน<sup>148</sup> ซึ่งเป็นหน่วยเงินตราประเภทหนึ่งที่ใช้ในการจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่ง

<sup>147</sup> อาภาพร อมราสังค์. ปัญหาการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) มาใช้แก่การจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายขนส่งของไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547, หน้า 63-65.

<sup>148</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า "หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ"

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

อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้เงินโดยสาราฯ ยังได้เปิดโอกาสให้คู่สัญญารับชดใช้เงินสามารถตกลงกันเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดได้ แต่ต้องเป็นการกำหนดให้มีจำนวนสูงกว่าที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้เงินโดยสาราฯ เท่านั้น ดังนั้น การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจึงแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย และการจำกัดความรับผิดโดยความตกลง

### 3.2.6.1 การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายเป็นกรณีที่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดภายใต้เงื่อนไขและจำนวนขั้นสูงหรือเพดานขั้นสูงที่กำหนดไว้โดยผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมีข้อตกลงจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาอีก ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนตามความเสียหายหากจำนวนความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดใช้เงินโดยสาราฯ กำหนดไว้ แต่หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนน้อยกว่าที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

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

#### 1) กรณีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร

ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ มาตรา 22<sup>149</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์ และในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตายหรือได้รับความเสียหายทางร่างกายหรือจิตใจ แล้วเป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคนโดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องรวมกันเกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ อย่างไรก็ตาม หากคนโดยสารหรือทายาทของคนโดยสาร (กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตาย) มีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.1.3 ก็ต้องนำจำนวนเงินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ได้รับมารวมเป็นจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

#### 2) กรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

การจำกัดความรับผิดในการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระนั้นมาตรา 23<sup>150</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้แยกจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ตามประเภทของสัมภาระ โดยแบ่งเป็นสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัว

<sup>149</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 22 บัญญัติว่า “ในกรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเท่ากับหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

ในกรณีที่คนโดยสารคนใดคนหนึ่งตาย บาดเจ็บ หรือได้รับความสูญเสียดังกล่าว เป็นเหตุให้มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายคน โดยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องรวมกันเกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกินจำนวนตามวรรคหนึ่ง โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละคนได้รับชดใช้ตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับ”

<sup>150</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 23 บัญญัติว่า “ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระลงทะเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้

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

(2) หากสัมภาระที่สูญหายหรือเสียหายคือสัมภาระติดตัว มาตรา 23 วรรคสอง จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นจำนวนคนละ 166.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

หากสัมภาระของคนโดยสารที่สูญหายหรือเสียหายนั้นมีทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระติดตัว มาตรา 23 วรรคท้ายจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่คนละ 333.34 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

### 3) กรณีความเสียหายเกิดจากการล่าช้า

มาตรา 24<sup>151</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารหรือสัมภาระไปถึงจุดปลายทางล่าช้า ไว้ที่จำนวนไม่เกินราคาค่าโดยสาร โดยจำนวนเงินนี้ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระของคนโดยสารหรือการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจด้วย ดังนั้น เพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายมีความสมบูรณ์และสอดคล้องกันจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 24 ให้จำนวนเงินที่จำกัดนี้ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายอันเป็นผลมาจากจิตใจด้วย

จากการที่มาตรา 24 ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ “ราคาค่าโดยสาร” จึงมีปัญหว่าหากการรับขนนั้นเป็นการรับขนที่ไม่มีน้ำหนักหรือค่าตอบแทน คนโดยสารจะยังคงได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากการล่าช้าหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด

เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีการสูญหายหรือการเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน”

<sup>151</sup> ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 24 บัญญัติว่า “ในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มิใช่ความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร”

สำหรับปัญหาข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย ได้นำราคาค่าโดยสหายมาใช้เพียงเพื่อเป็นเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการล่าช้าเท่านั้น การชำระค่าโดยสหายหรือไม่หาได้มีผลอย่างหนึ่งอย่างใดต่อความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้น แม้คนโดยสหายจะไม่ได้เสียค่าโดยสหายแต่ถ้าได้รับความเสียหายจากการล่าช้าผู้ขนส่งต้องรับผิดในจำนวนเงินไม่เกินราคาค่าโดยสหาย ทั้งนี้ การคำนวณราคาค่าโดยสหายนั้นอาจทำได้โดยนำราคาค่าโดยสหายที่เคยเรียกเก็บสำหรับการเดินทางในเส้นทางเดียวกันหรือราคาค่าโดยสหายในเส้นทางเดียวกันของผู้ขนส่งรายอื่นเพื่อประกอบการพิจารณา

### 3.2.6.2. การจำกัดความรับผิดโดยความตกลง

การจำกัดความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย ไม่ใช่ข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี ดังนั้นคู่สัญญาจึงสามารถตกลงกันเป็นอื่นได้ แต่การที่คู่สัญญาจะตกลงกันเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้แตกต่างไปจากที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย กำหนดนั้น มาตรา 25 วรรคแรก<sup>152</sup> กำหนดให้ทำตกลงกันได้เฉพาะเมื่อเป็นการเพิ่มจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดเท่านั้น ดังนั้น หากตกลงกันให้ผู้ขนส่งรับผิดน้อยกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหายและสัมภาระฯ กำหนดไว้ ข้อตกลงดังกล่าวตกเป็นโมฆะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21<sup>153</sup>

### 3.2.7 การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสหายร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหายฯ ได้กำหนดจำนวนขั้นสูงหรือเพดานขั้นสูงของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้ดังที่กล่าวในข้อ 3.2.6 อย่างไรก็ตาม มาตรา 25 วรรค

<sup>152</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหายและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 25 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ก็ได้"

<sup>153</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหายและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 21 บัญญัติว่า "ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสหายมากกว่า"

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น"

สอง<sup>154</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสวราช ได้กำหนดค่าใช้จ่ายและจำนวนเงินที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 22 ถึงมาตรา 24 ไว้สองประการ คือ ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และดอกเบี้ย ดังนั้น แม้จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด จะเท่ากับจำนวนเงินมากที่สุดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสวราช ผู้ขนส่งก็ยังคงรับผิดในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายแบ่งได้เป็นสองกรณี คือ ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างแคบและค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างกว้าง ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างแคบหมายถึงความถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียมอันได้แก่ ค่าธรรมเนียมศาล ค่าสืบพยานหลักฐานนอกศาลค่าป่วยการ ค่าพาหนะเดินทาง และค่าเช่าที่พักของพยาน ผู้เชี่ยวชาญ ล่ามและเจ้าพนักงานศาล ค่าทนายความ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ตลอดจนค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ บรรดาที่กฎหมายบังคับให้ชำระเท่านั้นซึ่งค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายกรณีนี้ในเวลาทำคำพิพากษาหรือคำสั่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 141 (5) กำหนดให้ศาลต้องกล่าวถึงเรื่องค่าฤชาธรรมเนียมเหล่านี้ไว้ด้วย โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 161 บัญญัติให้ความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมตกอยู่กับฝ่ายที่แพ้คดี อย่างไรก็ตาม ศาลอาจใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงเหตุสมควรและความสุจริตในการดำเนินคดีที่จะพิพากษาให้คู่ความฝ่ายที่ชนะคดีนั้นรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง หรือให้คู่ความแต่ละฝ่ายรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมส่วนของตนหรือตามส่วนแห่งค่าฤชาธรรมเนียมซึ่งคู่ความทุกฝ่ายได้เสียไปก่อนได้ ดังนั้น หากศาลพิพากษาให้ผู้ขนส่งเป็นฝ่ายแพ้คดีและให้ผู้ขนส่งรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมที่ผู้เสียหายได้จ่ายไป เช่น ค่าขึ้นศาล หรือค่าทนายความ จำนวนเงินดังกล่าวนี้จะไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง แต่หากศาลพิพากษาให้ผู้เสียหายเป็นฝ่ายชนะคดีแต่ค่าฤชาธรรมเนียมเป็นพับ ผู้เสียหายก็ไม่สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดในส่วนนี้ได้ สำหรับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายในความหมายอย่างกว้าง นอกจากจะหมายรวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายที่ศาลต้องสั่งไว้ในเวลาทำคำพิพากษาหรือคำสั่งแล้วยังหมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วย เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถาม ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวถือเป็นประเด็นข้อพิพาทในคดีดังนั้นฝ่ายที่เรียกร้องจึงมี

<sup>154</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสวราชและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 25 บรรคสองบัญญัติว่า "จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย"

ภาระการพิสูจน์ต่อศาลว่าตนได้รับความเสียหายจากการที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถามนั้น ศาลฎีกาไทยมีแนวบรรทัดฐานว่าไม่ถือเป็นค่าเสียหายที่อาจเรียกได้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 280/2490 วินิจฉัยว่า การเช่าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือ ผู้ให้เช่าจะฟ้องเรียกค่าเช่าไม่ได้ ค่าเสียหายในการฟ้องความนั้น ไม่ใช่เป็นผลเกิดจากการกระทำของจำเลยโดยตรง จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1346/2517 วินิจฉัยว่า เงินค่าใช้จ่ายในการทวงถามของทนายความซึ่งโจทก์ได้จ่ายไปเพื่อให้จำเลยซึ่งเป็นผู้ให้เช่าคืนค่าเช่าบางส่วนตามส่วนตัวของระยะเวลาที่โจทก์ไม่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เช่าเนื่องจากทรัพย์สินที่ให้เช่าถูกไฟไหม้หมดสิ้น ค่าใช้จ่ายในการทวงถามของทนายความดังกล่าวถือไม่ได้ว่าเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากการกระทำของจำเลย จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้เงินจำนวนนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2147/2551 วินิจฉัยว่า ค่าเสียหายเพื่อความเสียหาย เช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นจากการไม่ชำระหนี้ซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบนั้นเป็นค่าเสียหายซึ่งเป็นผลธรรมดาหรือผลโดยตรงจากการไม่ชำระหนี้ แต่ค่าใช้จ่ายในการทวงถามหนี้และฟ้องคดี รวมถึงค่าใช้จ่ายในการฟ้องอุทธรณ์ฎีกาและบังคับคดีมิใช่ผลเกิดขึ้นโดยตรงจากการผิดสัญญาไม่ชำระหนี้ และไม่ใช่ว่าความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้ อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็น ทั้งไม่มีกฎหมายบังคับให้ฝ่ายผิดนัดผิดสัญญาต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วยโจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายดังกล่าวได้

จากคำพิพากษาข้างต้นจะเห็นได้ว่าศาลฎีกาได้วางแนวบรรทัดฐานมาตลอดว่า ค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถาม ไม่ใช่ค่าเสียหายตามธรรมดาหรือผลโดยตรงจากการที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ ทั้งยังไม่ถือว่าเป็นค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้ อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็น ลูกหนี้จึงไม่ต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่อาจก่อให้เกิดความสงสัยได้ว่าขัดกับแนวบรรทัดฐานที่ศาลฎีกาวินิจฉัยไว้ข้างต้นหรือไม่ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3251/2534 ซึ่งศาลฎีกาพิพากษาว่าการที่โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความไปในการต่อสู้คดีกับจำเลยเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา แต่เมื่อวิเคราะห์จากคำพิพากษาบับเต็มแล้ว จะพบว่าคำพิพากษาศาลฎีกาบับนี้ไม่ได้ขัดกับแนวบรรทัดฐานที่กล่าวข้างต้นแต่อย่างใด เนื่องจากมีข้อเท็จจริงที่แตกต่างออกไป กล่าวคือ ในคดีนี้โจทก์และจำเลยตกลงในคดีอาญาที่

โจทก์ฟ้องจำเลยและศาลจัดไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณาว่าโจทก์ยอมรับว่าจำเลยเป็นเจ้าของนี้ จ. จำนวน 100,000 บาท และโจทก์ยอมถอนฟ้องคดีอาญาดังกล่าวแลกกับการที่จำเลยดเว้นใช้สิทธิอุทธรณ์ในคดีแพ่งที่โจทก์ฟ้องจำเลยกับพวกเรื่องเพิกถอนการขอลด จำเลยตกลงโดยนายโจทก์และจำเลยลงชื่อไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณาถือว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นสัญญาประนีประนอมยอมความและมีผลผูกพันกัน แต่เมื่อโจทก์ถอนฟ้องคดีอาญาแล้ว จำเลยกลับยื่นอุทธรณ์ในคดีแพ่งดังกล่าว จำเลยจึงเป็นฝ่ายผิดสัญญาทำให้โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ ค่าเสียหายดังกล่าวจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา จำเลยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวต่อโจทก์ ส่วนค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นฎีกา แม้ขณะโจทก์ยื่นฟ้องจำเลยจะยังไม่ได้ยื่นฎีกาในคดีแพ่งดังกล่าว แต่ระหว่างพิจารณาของศาลฎีกาปรากฏว่าจำเลยได้ยื่นฎีกาและโจทก์ได้แก้ฎีกาในคดีแพ่งดังกล่าวแล้ว ศาลฎีกาก็พิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของโจทก์ในชั้นฎีกาได้ กล่าวโดยสรุป การที่จำเลยผิดสัญญาที่ตกลงกับโจทก์ว่าจะไม่ยื่นอุทธรณ์ในคดีแพ่งซึ่งเป็นความตกลงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยจึงมีผลบังคับกันได้ และจากการผิดสัญญานั้นทำให้โจทก์ต้องเสียค่าใช้จ่ายและค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ ค่าเสียหายดังกล่าวจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยผิดสัญญา จำเลยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวต่อโจทก์

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในปัจจุบัน สรุปได้ว่า ผู้เสียหายที่ฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่อาจเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการติดตามทวงถาม ค่าปรึกษาทนายความ หรือค่าจัดทำหนังสือทวงถามได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวไม่มีผลเกิดขึ้นโดยตรงจากการผิดสัญญา รับขนของผู้ขนส่งและไม่ใช่ความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษอันลูกหนี้อาจคาดเห็นหรือควรได้คาดเห็นได้ ดังนั้น เมื่อไม่มีกฎหมายบังคับให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าว โจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายดังกล่าวได้

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีเจตนารมณ์ที่จะให้คำว่า ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายมีความหมายอย่างกว้างคือหมายรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายอื่นๆ ด้วย โดยเห็นได้จากการที่ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ใช้คำว่า "legal expenses" ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายอย่างกว้าง จึงจำเป็นต้องบัญญัติไว้โดยชัดเจนดังเช่นที่ปรากฏในอนุสัญญา CVR มาตรา 13 วรรคสอง และมาตรา 16 วรรคสองที่บัญญัติให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายให้หมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันเนื่องมาจากการแสดงสิทธิ การเรียกให้ชำระหรือขอใช้ค่าเสียหายด้วยเพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายอื่นนอกจากค่าใช้จ่ายด้านกฎหมายที่เกิดขึ้นในชั้นศาลหรือค่าฤชาธรรมเนียมศาลด้วยแล้วหากคดีขึ้นสู่ศาลไทยมีความเป็นไปได้ที่ศาลจะวินิจฉัยตาม

แนวบรรทัดฐานที่มีมาว่าค่าใช้จ่ายส่วนนี้ไม่อาจเรียกได้เพราะไม่ถือเป็นค่าเสียหายโดยตรง หรือค่าเสียหายอันเกิดจากพฤติการณ์พิเศษ ผู้เสียหายจึงไม่อาจเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ อันเป็นการขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ดอกเบี้ยก็เป็นจำนวนเงินที่ไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เช่นเดียวกับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย โดยที่ดอกเบี้ยถือเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งที่กฎหมายกำหนดให้เรียกกันได้และเป็นหนี้คนละมูลหนี้กับความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดจากสัญญารับขน โดยเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่ง (ลูกหนี้) ไม่ชำระหนี้ให้แก่ผู้เสียหาย (เจ้าหนี้) เช่น ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทน ดอกเบี้ยในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และอื่นๆ ดอกเบี้ยจึงเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่หนี้หลักถึงกำหนดแล้วร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้ดอกเบี้ยไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยในมาตรา 25 วรรคท้ายของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยและวันเริ่มคำนวณดอกเบี้ยสำหรับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนไว้โดยเฉพาะ กล่าวคือ ให้เรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่ได้ส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง แต่หากไม่มีการส่งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือกำหนดเวลาเริ่มต้นคิดดอกเบี้ยให้เริ่มนับแต่วันที่ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยร้อยละห้าต่อปีตามมาตรา 25 วรรคท้าย ใช้กับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารเท่านั้นไม่นำไปใช้กับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและราคาค่าโดยสารที่ผู้ขนส่งอาจต้องคืนให้แก่คนโดยสาร ดังนั้น หากเป็นดอกเบี้ยในค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและราคาค่าโดยสารจึงต้องใช้อัตราดอกเบี้ยชนิดนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 คือ อัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี แตกต่างกับการเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งไม่ได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยสำหรับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะจึงต้องนำอัตราดอกเบี้ยชนิดนี้ตามมาตรา 224 วรรคหนึ่ง<sup>155</sup> มาใช้

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดอัตราดอกเบี้ยสำหรับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะที่อัตราร้อยละห้าต่อปีที่มีมาจากการอนุวัติการบทบัญญัติในภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS ที่ประเทศภาคีได้ตกลงร่วมกันไว้เพราะไม่ต้องการให้เกิดการ

<sup>155</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 224 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยระหว่างเวลาผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกเอาดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้นโดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น”

แตกต่างกันตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ แม้การอนุวัติการบทบัญญัติดังกล่าวทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนกับดอกเบี้ยในค่าเสียหายอื่นๆ และค่าสินไหมทดแทนกรณีขนส่งทางถนนภายในประเทศ แต่นับได้ว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศและยังเป็นประโยชน์แก่คนโดยสาร เพราะเป็นการลดต้นทุนการให้บริการอันส่งผลให้ราคาค่าโดยสารลดลง

นอกจากการกำหนดให้ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ยไม่รวมอยู่ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องคืนราคาค่าโดยสารให้แก่คนโดยสารด้วย โดยจำนวนราคาค่าโดยสารที่ต้องคืนนั้นจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการขนส่ง ดังนั้นหากยังมีได้เริ่มการขนส่งเลยผู้ขนส่งก็ต้องคืนค่าโดยสารทั้งหมด แต่หากได้เริ่มขนส่งไปบ้างแล้วผู้ขนส่งก็ต้องคืนค่าโดยสารบางส่วนตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง ซึ่งการใช้คืนราคาตามบทบัญญัตินี้ใช้กับกรณีที่เป็นกรับขนที่มีบ่าเหน็จหรือมีค่าตอบแทนเท่านั้น แม้การรับขนโดยไม่มีบ่าเหน็จจะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เช่นกันก็ตามแต่เจตนารมณ์ของมาตรานี้ก็เพื่อให้ผู้ขนส่งคืนค่าโดยสารที่คนโดยสารได้ชำระไว้ และเมื่อผู้ขนส่งได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย และราคาค่าโดยสาร (หากมี) แล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดخذใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก<sup>156</sup>

### 3.2.8 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดให้มีการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนับได้ว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งอย่างมากแต่ถ้ามีเหตุการณ์หรือพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ การซึ่งเป็นการกระทำที่ไม่สมควร ผู้ขนส่งก็ไม่ควรได้รับประโยชน์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 20 วรรคสอง<sup>157</sup> และมาตรา 26<sup>158</sup> โดยในมาตรา 20

<sup>156</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 25 วรรคสามบัญญัติว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้แล้ว ผู้ขนส่งต้องคืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดخذใช้ค่าเสียหายอื่นได้อีก”

<sup>157</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 20 วรรคสอง บัญญัติว่า “อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรือ

วรรคสอง เป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นความรับผิด และมาตรา 26 เป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1) เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 20 วรรคสอง

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

#### ก. รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่อง

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

อุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่”

<sup>158</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 26 บัญญัติว่า “การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 20 และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าอันอาจเกิดขึ้นได้”

## ข. ผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ

ผู้ขับขี่ต้องมีความสามารถที่จะขับรถได้อย่างปลอดภัยและไม่ประมาทในการขับขี่ ถ้าผู้ขับขี่อายุยังน้อยและไม่มีควมชำนาญเพียงพออาจขับรถไปเกิดอุบัติเหตุและเป็นเหตุให้บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบค่าพิพาทกษาศาลฎีกาที่ 602/2510 วินิจฉัยว่า โจทก์จ้างจำเลยมาขับรถบรรทุก ที่รู้ถือว่าจำเลยอายุเพียง 18-19 ปี และไม่มีใบขับขี่ ซึ่งโดยปกติย่อมจะถือว่าเป็นผู้ที่ความระมัดระวังและความสามารถในการขับขึ้นน้อยอยู่แล้ว จึงนับว่าเป็นความประมาทของโจทก์อันมีส่วนเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ถือได้ว่าโจทก์เสี่ยงยอมรับผลเช่นนั้นอยู่แล้ว จึงควรมีส่วนรับผิดชอบ นอกจากนี้ แม้ผู้ขับขี่จะมีความชำนาญเพียงพอแต่หากผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถหรือสมรรถนะในการขับที่ลดลงอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น พักผ่อนไม่เพียงพอ ความเหนื่อยล้า ความเจ็บป่วย ความวิตกกังวล การเสพย์สิ่งมึนเมา หรือการรับประทานยาแก้ไอหวัด ซึ่งการที่ผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถในการขับที่ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติเนื่องจากผู้ขับขี่ไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับที่ได้ถูกต้อง ดังนั้น ก่อนเริ่มการเดินทางผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสมรรถนะในการขับของผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถอาจขับรถไปเกิดอุบัติเหตุและเป็นเหตุให้คนโดยสารหรือทรัพย์สินของคนโดยสารได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยถือได้มีส่วนผิดในการจัดหาบุคคลมาเป็นผู้ขับขี่

ดังนั้น หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการที่รถที่ใช้ในการขนส่งมีความชำรุดบกพร่องหรือผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้เพราะถือว่าผู้ขนส่งเป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากการที่ไม่ตรวจสอบสภาพรถและสมรรถภาพของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการให้บริการ

### 2) เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 26

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

ก. ความเสียหายเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดย  
จงใจ

หากการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเกิด  
จากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำ  
โดยมีเจตนาให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบโดยสารโดยไม่อาจ  
อ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งและผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวน  
โดยไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 24 ได้ เช่น ลูกจ้างของ  
ผู้ขนส่งขโมยสัมภาระของคนโดยสาร

### ข. ความเสียหายเกิดจากความละเลยไม่เอาใจใส่

เหตุตัดสิทธิยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบในกรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่ง  
ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่งไม่ได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ  
การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า แต่ได้ละเลยไม่เอาใจใส่ในการให้บริการหรือดูแลรักษา  
ความปลอดภัยในการเดินทางจนทำให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบต่อ  
คนโดยสารโดยไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 20 วรรคหนึ่งและผู้ขนส่งยังต้องรับ  
ผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนโดยไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 22 มาตรา 23 และ  
มาตรา 24 ได้ เช่น การที่คนโดยสารยื่นส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกไปนอกรถซึ่งผู้ขับชี้เห็น  
แล้วแต่กลับขับรถด้วยความเร็วสูงเบียดแซงรถอีกคันเป็นเหตุให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งก็  
ต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวนโดยไม่อาจอ้างเหตุให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 20 ได้ว่าการที่  
คนโดยสารบาดเจ็บนั้นเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองเนื่องจากผู้ขับชี้ซึ่งเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่ง  
เห็นเช่นนั้นแล้วแต่ยังขับรถด้วยความเร็วสูงเบียดแซงรถอีกคันจนคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ

#### 3.2.9 ข้อตกลงที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

เนื่องจากสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระเป็นสัญญาประเภทหนึ่งซึ่ง  
เกิดจากการตกลงระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสาร โดยผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการรับขนคนโดยสาร  
และสัมภาระจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยอาจมีค่าโดยสารหรือไม่ก็ตาม และในการเข้าทำ  
สัญญาก็อาจมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นอันเป็นการแตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายซึ่งโดย  
หลักแล้วคู่สัญญาสามารถทำได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาหากไม่เป็นการขัดต่อความสงบ  
เรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของสังคม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในสัญญารับขนนั้นคู่สัญญา  
ฝ่ายผู้ขนส่งมักใช้อำนาจต่อรองที่เหนือกว่าคนโดยสารในการกำหนดบทยกเว้นความรับผิด

ของตนเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ด้วยเหตุดังกล่าวร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย จึงมีบทบัญญัติเพื่อคุ้มครองคนโดยสหายที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่า ดังนี้

ในมาตรา 21<sup>159</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย ได้วางหลักว่า หากข้อกำหนดใดในสัญญารับชดเชยที่มีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสหายมากกว่า จะเห็นได้ว่าข้อตกลงที่จะมีผลเป็นโมฆะนั้นจะต้องมีวัตถุประสงค์หรือก่อให้เกิดผลที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น หากไม่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้วคู่สัญญาจะยอมตกลงกันให้แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายได้ อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะเพราะเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น

ในประเด็นนี้มีข้อพิจารณาว่าข้อกำหนดที่มีลักษณะเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย มีความหมายครอบคลุมกรณีใดบ้าง จะต้องเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทั้งหมดจึงจะตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ หรือเพียงปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งบางส่วนก็ตกเป็นโมฆะแล้ว เช่น การตกลงจำกัดความรับผิดไว้ที่จำนวนเงินที่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ และหมายความรวมถึงการปลดเปลื้องหน้าที่ เช่น หน้าที่ในการดูแลสัมภาระที่ไม่มีผู้มารับแทนคนโดยสหาย หรือหน้าที่ในการแจ้งให้คนโดยสหายทราบเมื่อพบสัมภาระที่ถือว่าสูญหายทันทีด้วยหรือไม่ ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าตามมาตรา 21 กำหนดว่าข้อตกลงที่จะเป็นโมฆะคือข้อตกลงที่เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนั้น ไม่ว่าจะปลดเปลื้องเพียงบางส่วนทำให้รับผิดชอบน้อยลงหรือเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบทั้งหมดก็ย่อมตกเป็นโมฆะ แต่สำหรับข้อตกลงที่เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่ก็อาจตกเป็นโมฆะได้หากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหาย กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่นั้น

<sup>159</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสหายและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 21 บัญญัติว่า "ข้อกำหนดใดในสัญญารับชดเชยที่มีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสหายมากกว่า"

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น"

สำหรับอนุสัญญา CVR ก็มีกำหนดบทบัญญัติในลักษณะนี้เช่นกัน โดยในมาตรา 23<sup>160</sup> ได้กำหนดให้ข้อตกลงที่เป็นการขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม เป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นๆ ของสัญญา โดยอนุสัญญา CVR ได้ยกตัวอย่างข้อตกลงที่ตกเป็นโมฆะ เช่น ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันภัยจากสัญญา ประกันภัยที่ทำให้สำหรับคนโดยสารหรือข้อสัญญาที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ หรือข้อตกลงที่เป็นการ ผลักภาระการพิสูจน์ ให้ถือว่าข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ และหากมีการตกลงกันเกี่ยวกับเรื่ององค์กรที่ ชาติไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ให้ถือว่าข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวในอนุสัญญา CVR จะเห็นได้ว่าเข้มงวดกว่าในร่าง พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ โดยกำหนดห้ามมิให้ทำความตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของ อนุสัญญาไม่ว่าจะเป็นเรื่องใดก็ตาม ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ห้าม เฉพาะการตกลงกันที่เป็นการลดปลี่ยนแปลงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น

### 3.2.10 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่คนโดยสารในระหว่างเดินทาง คนโดยสารย่อมมีสิทธิ ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งปฏิเสธที่จะ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน คนโดยสารก็มีสิทธิที่จะเสนอข้อพิพาทให้แก่หน่วยงานหรือองค์กรที่มีอำนาจ ตัดสิน ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดให้หน่วยงานและองค์กรที่มีอำนาจ ในการพิจารณาและตัดสินคดีคืออนุญาโตตุลาการและศาล และไม่ว่าจะฟ้องคดีโดยอาศัยมูลสัญญา รับขนหรือมูลละเมิดก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ นอกจากนี้ ในร่าง พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ยังได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีและ อายุความในการฟ้องคดีต่อศาลไว้โดยเฉพาะดังนี้

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

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

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

### 3.2.10.1 การเรียกร้องต่อผู้ขนส่งในมูลสัญญาและมูลละเมิด

ในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง นอกจากผู้เสียหายจะฟ้องโดยมูลสัญญารับขนแล้ว ผู้เสียหายมีความพยายามที่จะฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดด้วยซึ่งไม่ได้เพิ่งจะมีขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย แต่ได้มีความพยายามและได้มีการกระทำเช่นนั้นมาแล้วในต่างประเทศ สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้นตามกฎหมายไทยไม่ห้ามที่จะฟ้องทั้งมูลละเมิดและสัญญา แม้จะฟ้องทั้งสองมูลมาด้วยกันศาลก็ไม่ถือว่าเป็นฟ้องเคลือบคลุม<sup>161</sup> จึงมีความพยายามที่จะฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบละเมิดด้วยดังเช่น ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7559/2543 ศาลฎีกาได้กล่าวว่า คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในมูลผิดสัญญารับขนและมูลละเมิด แต่คดีมีปัญหานั้นศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน

นอกจากการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในมูลละเมิดแล้ว หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำผิดของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง หากผู้เสียหายประสงค์จะฟ้องร้องบุคคลดังกล่าว ผู้เสียหายก็ต้องฟ้องร้องโดยมูลละเมิดเนื่องจากรหว่างคนโดยสารกับลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงไม่มีความสัมพันธ์กันตามสัญญารับขน

จากการที่ผู้เสียหายฟ้องร้องผู้ขนส่งและลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วง โดยอาศัยมูลละเมิด มาตรา 28<sup>162</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ จึงได้กำหนดให้นำความในร่างพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนที่เรียกร้องโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย ดังนั้น ไม่ว่าจะ เป็นข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด หรืออายุความในการฟ้องร้อง ก็ต้องนำมาใช้แก่คดีที่ฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กำหนดไว้ดังกล่าวย่อมเป็นการขจัดปัญหาที่เกิดจากการที่ผู้เสียหายเลือกฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิดหรือฟ้องมาทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิดดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเพราะไม่ว่าผู้เสียหายจะฟ้องตามมูลใดหลักเกณฑ์ที่นำมาบังคับใช้ก็เหมือนกัน ทั้งยังเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งในการประเมินต้นทุนการให้บริการเพราะหากไม่ได้กำหนดไว้เช่นนี้อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความและทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถทราบได้ว่าหากผู้เสียหายมาฟ้องเรียกร้องในมูลละเมิดแล้วตนจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ นอกจากนี้ ยัง

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

<sup>162</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 28 บัญญัติว่า "ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขน ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด"

ทำให้เกิดความสับสนและหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดในเรื่องความแตกต่างในผลแห่งคดีจากการนำกฎหมายต่างฉบับมาใช้แก้คดีที่มีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกันอันเนื่องมาจากการจัดลักษณะของข้อเท็จจริงเข้ากับข้อกฎหมาย เพราะหากร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสารฯ ไม่ได้กำหนดไว้ เช่นนี้แม้ศาลไทยจะเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีก็มีได้หมายความว่าให้นำร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสารฯ มาใช้บังคับได้ทันทีแต่ศาลจะต้องทำการจัดลักษณะของข้อเท็จจริงเข้ากับข้อกฎหมายด้วย เนื่องจากการรับชดเชยตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสสารฯ เป็นการรับชดเชยระหว่างประเทศจึงอาจมีความเกี่ยวโยงหรือพัวพันกับต่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีโดยคำนึงถึงหลักการที่ว่าคดีเรื่องใดที่เกี่ยวข้องหรือพัวพันกับต่างประเทศ ไม่ว่าจะคดีนั้นจะฟ้องที่ศาลของประเทศใดกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับคดีควรเป็นกฎหมายของประเทศใดประเทศเดียวที่มีความเหมาะสมและมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดที่สุดกับคดีนั้นแม้ว่าจะเป็นกฎหมายของต่างประเทศก็ตาม ซึ่งการพิจารณาว่ากฎหมายใดมีความใกล้ชิดและเหมาะสมกับการนำมาปรับใช้กับคดีมากที่สุดนั้นพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ได้ระบุถึงจุดเกาะเกี่ยวอันจะมีผลเป็นเครื่องชี้ไปให้ใช้กฎหมายของประเทศดังกล่าวได้<sup>163</sup>

#### 1) กรณีสัญญา

ปัญหาที่ว่ากฎหมายของประเทศใดจะใช้บังคับแก่สิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญและผลของสัญญาย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง<sup>164</sup> ซึ่งกำหนดลำดับในการพิจารณากฎหมายที่จะพึงใช้บังคับดังนี้

(1) กฎหมายของประเทศที่คู่สัญญามีเจตนาจะให้นำมาใช้บังคับ ซึ่งเป็นการถือเจตนาเป็นจุดเกาะเกี่ยว

(2) ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาของคู่กรณี

ก. ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติเดียวกัน กฎหมายที่ใช้บังคับ ได้แก่ กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันนั้น ดังนั้น หากเป็นกรณีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทยตามมาตรา 19 หากผู้ขนส่งและคนโดยสสารหรือผู้เสียหายมีสัญชาติไทยเหมือนกัน คดีดังกล่าวก็อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้

<sup>163</sup> คณิง ฤๅไชย. คำอธิบายว่าด้วยการชดเชยกันแห่งกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551. หน้า 20-25.

<sup>164</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยกันแห่งกฎหมายฯ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น"

ข. ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกัน กฎหมายที่ใช้บังคับ ได้แก่ กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

## 2) กรณีละเมิด

สำหรับกฎหมายที่จะใช้บังคับในเรื่องละเมิดย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายฯ ได้แก่ กฎหมายของประเทศที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นการละเมิดขึ้น

ดังนั้น ไม่ว่าจะคนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากสัญญารับขนโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด หากเป็นคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย ศาลไทยก็จะนำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มาใช้ในการพิจารณาคดี

### 3.2.10.2. เขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี

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

นิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะต่างประเทศ มีลักษณะดังนี้

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

เมื่อได้ข้อยุติแล้วว่าเป็นศาลของประเทศใดที่มีเขตอำนาจ ก็จะต้องพิจารณาต่อไปตามหลักกฎหมายภายในของประเทศแห่งศาลที่เลือกมาได้ว่าศาลใดของประเทศดังกล่าวจะมีเขตอำนาจวินิจฉัยชี้ขาดคดีที่มีลักษณะต่างประเทศ<sup>165</sup>

เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาในการพิจารณาว่าศาลใดจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ ภาคผนวก 5 ของความตกลง GMS จึงได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้โดยเฉพาะ ซึ่งประเทศไทยก็ได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคหนึ่ง<sup>166</sup> ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ อันได้แก่

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

ถ้าปรากฏว่าศาลของประเทศไทยเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ การพิจารณาว่าศาลใดของประเทศไทยจะมีเขตอำนาจนั้นหากไม่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระธรรมนูญศาลยุติธรรม แต่หากร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีผลใช้บังคับแล้ว ก็จะเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการนี้

<sup>165</sup> สฤษฎี นินนาท, กฎหมายระหว่างประเทศเอกชน แผนกคดีบุคคล กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551, หน้า 138.

<sup>166</sup> ร่างพระราชบัญญัติคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... มาตรา 29 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้"

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

โดยเฉพาะ ซึ่งในมาตรา 29 วรรคสอง<sup>167</sup> ได้กำหนดศาลของประเทศไทยที่มีเขตอำนาจคือศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศอันเป็นการสอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 7 (5) ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ที่บัญญัติให้การขนส่งระหว่างประเทศเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

การที่ร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจไว้หลายศาลก็เพื่อประโยชน์แก่คนโดยสสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุด อย่างไรก็ตามหากข้อเท็จจริงแห่งคดีมีความเกี่ยวข้องกับหลายประเทศก็อาจเกิดปัญหาขึ้นจากการที่คนโดยสสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนต่อศาลหลายศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการที่คนโดยสสารไม่แน่ใจว่าคดีอยู่ในเขตอำนาจของศาลใด หรือไม่มั่นใจในกระบวนการยุติธรรมของศาลที่ได้ยื่นฟ้องไว้จึงมายื่นฟ้องต่ออีกศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจ หรือเพราะไม่พอใจกับผลคำพิพากษาจึงได้ยื่นฟ้องอีกครั้งหนึ่งต่อศาลในประเทศอื่นที่มีเขตอำนาจ นอกจากนี้ ยังอาจเกิดกรณีที่คนโดยสสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ฟ้องคดีต่อศาลประเทศหนึ่งจนศาลนั้นมีคำพิพากษาแล้วแต่ทรัพย์สินของผู้ขนส่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง จึงประสงค์จะนำคำพิพากษาดังกล่าวมาบังคับในประเทศที่ทรัพย์สินตั้งอยู่ในเขตศาล ดังกรณีศึกษาต่อไปนี้

**กรณีศึกษา** นายเหียงมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศเวียดนาม มาซื้อสินค้าที่กรุงเทพมหานครเพื่อกลับไปจำหน่ายที่ประเทศเวียดนาม เมื่อจะเดินทางกลับจึงได้ซื้อตั๋วโดยสารกับบริษัททางกอกทัวร์จำกัดซึ่งมีสำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างการเดินทางผ่านประเทศลาวเกิดอุบัติเหตุทำให้รถคว่ำ นายเหียงได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาลเป็นเวลา 10 วัน จึงฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัททางกอกทัวร์จำกัด

ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีที่นายเหียงฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัททางกอกทัวร์จำกัดตามร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสสารฯ มีดังนี้

1. ศาลในประเทศเวียดนาม เนื่องจากเป็นประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

<sup>167</sup> ร่างพระราชบัญญัติคนโดยสสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 29 วรรคสอง บัญญัติว่า "ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ"

2. ศาลในประเทศไทย เนื่องจากเป็นประเทศที่การรับชนเริ่มต้นและเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง

3. ศาลในประเทศลาว เนื่องจากเป็นประเทศที่เกิดความเสียหายขึ้น

ประเด็นที่หนึ่ง ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2553 นายเหิงยิ่นยี่น ฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด เป็นจำเลยที่ศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ เมื่อศาลรับฟ้องแล้ว นายเหิงยิ่นเกรงว่าจะเกิดความยุ่งยากในการบังคับคดีเพราะบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด มีทรัพย์สินอยู่ในประเทศไทย ในวันที่ 23 ธันวาคม 2553 จึงได้มายื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด เป็นอีกคดีหนึ่งต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทย กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะรับฟ้องได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด จะยกข้อต่อสู้ได้หรือไม่ว่านายเหิงยิ่นได้ฟ้องคดีไว้ที่ศาลในประเทศลาวก่อนแล้ว ฟ้องโจทก์จึงเป็นฟ้องซ้อน

เมื่อศาลในประเทศไทยเป็นศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสาร มาตรา 29 (1) (3) ดังนั้น หากนายเหิงยิ่นนำคดีมาฟ้องที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ศาลก็มีอำนาจที่จะรับฟ้องไว้ได้ และแม้ นายเหิงยิ่นโจทก์จะได้ฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด เป็นอีกคดีหนึ่งและคดีดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็ไม่อาจปฏิเสธที่ไม่รับคดีได้เพราะกฎหมายวิธีพิจารณาคดีความไม่ว่าจะเป็นการบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 หรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาคดีความแพ่ง ต่างก็ไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้อำนาจศาลไทยปฏิเสธไม่รับคดีที่โดยสภาพแห่งคดีอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลไทย แตกต่างกับในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ที่มีหลัก *Forum non conveniens*<sup>1</sup> ซึ่งให้อำนาจดุลยพินิจแก่ศาลที่จะปฏิเสธไม่รับคดีใด

---

<sup>1</sup> *Forum non conveniens* เป็นการที่ศาลใช้ดุลพินิจไม่รับหรือจำหน่ายคดีเมื่อมีศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นมีความเหมาะสมที่จะพิจารณาคดีมากกว่า ซึ่งการที่ศาลไม่รับฟ้องหรือจำหน่ายคดีเพราะเหตุนี้ไม่เป็นการตัดอำนาจของโจทก์ที่จะไปฟ้องเป็นคดีใหม่ยังศาลที่มีเขตอำนาจ การที่ศาลจะใช้ดุลพิจารณาในการไม่รับหรือจำหน่ายคดีนี้ ศาลจะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ประกอบกัน เช่น ภูมิฐานะของคู่ความ สถานที่มูลคดีเกิดความสงบเรียบร้อยของสังคม ระบบศาล และผลกระทบต่อคู่ความ อย่างไรก็ตาม แม้โจทก์จะฟ้องต่อศาลที่ไม่เหมาะสม ศาลอาจไม่ใช้หลัก *Forum non conveniens* หากไม่มีศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ หรือหากศาลอื่นที่มีเขตอำนาจนั้นจะไม่กำหนดค่าเสียหายให้แก่โจทก์แม้ว่าโจทก์จะชนะคดีก็ตาม นอกจากนี้ หากศาลเห็นว่าการบรรเทาภาระของศาลอื่นที่มีเขตอำนาจนั้นไม่อาจอำนวยความสะดวกให้แก่โจทก์ได้ศาลก็อาจไม่ใช้หลัก *Forum non conveniens* เช่นกัน (Legal Information Institute, Cornell University Law School. [Law](#)

คดีหนึ่งได้แม้ว่าคดีนั้นจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลหากศาลนั้นเห็นว่าจะมีความเหมาะสมและยุติธรรมมากกว่าถ้าจะมีการฟ้องคดีและการพิจารณาคดีในศาลอื่น<sup>168</sup>

นอกจากนี้ เมื่อศาลรับฟ้องแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด ในฐานะจำเลยก็ไม่อาจยกข้อต่อสู้ได้ว่าฟ้องของโจทก์คดีนี้เป็นฟ้องซ้อน เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 173 วรรคสอง (1)<sup>169</sup> มุ่งหมายที่จะห้ามมิให้โจทก์นำเรื่องเดียวกันที่ได้ฟ้องต่อศาลไว้แล้วมาฟ้องเป็นอีกคดีหนึ่งต่อศาลเดียวกันหรือศาลอื่น ซึ่งศาลในที่นี้หมายถึงศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกาในประเทศไทยเท่านั้น แต่บริษัทบางกอกทัวร์จำกัด สามารถยกมาตรา 29 ของร่างพระราชบัญญัติการรับชนคนโดยสหาย ขึ้นต่อสู้ได้ว่าด้วยบทในมาตรา 29 ให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี โจทก์จึงเลือกฟ้องได้เพียงศาลเดียวเท่านั้น เมื่อนายเหียงนได้ยื่นฟ้องต่อศาลในประเทศลาวไว้แล้ว จึงไม่มีสิทธินำคดีมาฟ้องยังศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นอีกคดีหนึ่ง

**ประเด็นที่สอง** หากข้อเท็จจริงปรากฏว่านายเหียงนได้ยื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดเป็นจำเลยต่อศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ และศาลมีคำพิพากษาแล้ว แต่นายเหียงนไม่พอใจกับคำพิพากษาดังกล่าวจึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทยอีกครั้งหนึ่งโดยอาศัยมูลคดีเดียวกัน กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะรับฟ้องได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และบริษัทบางกอกทัวร์จำกัด จะยกข้อต่อสู้ได้หรือไม่ว่านายเหียงนได้ฟ้องคดีไว้ที่ศาลในประเทศลาวและศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว ฟ้องโจทก์จึงเป็นฟ้องซ้ำ

กรณีที่โจทก์ได้ยื่นฟ้องต่อศาลต่างประเทศและศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว จะนำเหตุความเสียหายเดียวกันมาฟ้องยังศาลในอีกประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้หรือไม่นั้น ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้โดยตรง และกรณีนี้ก็ไม้อาจนำคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 มา

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

<sup>168</sup> พันธุ์ทิพย์ สายสุนทร, กฎหมายขัดกันที่เกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐเหนือคดีการค้าระหว่างประเทศ: เอกสารประกอบการบรรยายในหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2545, หน้า 29.

<sup>169</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 173 วรรคสอง (1) บัญญัติว่า “นับแต่เวลาที่ได้ยื่นคำฟ้องแล้วคดีนั้นอยู่ในระหว่างพิจารณา และ ผลแห่งการนี้

(1) ห้ามมิให้โจทก์ยื่นคำฟ้องเรื่องเดียวกันนั้นต่อศาลเดียวกัน หรือต่อศาลอื่น”

ปรับใช้ เนื่องจากในคดีดังกล่าวเป็นการนำมูลนี้ตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาฟ้อง เพื่อให้ศาลไทยรับรองและบังคับ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาล ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มีอำนาจที่จะรับฟ้องไว้ได้เพราะเป็น ศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจและไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดที่ให้อำนาจศาลไทยปฏิเสธไม่รับคดีที่ โดยสภาพแห่งคดีอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลไทยได้ดังที่ได้กล่าวไว้ในประเด็นที่หนึ่ง

เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศรับฟ้องแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดในฐานะจำเลยก็ไม่อาจยกข้อต่อสู้ได้ว่าฟ้องของโจทก์คดีนี้เป็นฟ้องซ้ำ เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 148<sup>170</sup> ที่ห้ามมิให้คู่ความเดียวกันหรือร้องฟ้องกันอีกในประเด็นที่ได้วินิจฉัยโดยอาศัยเหตุอย่างเดียวกัน ก็มีเจตนารมณ์เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์เรื่องฟ้องซ้อนคือหมายความเฉพาะการฟ้องคดีต่อศาลในประเทศไทยด้วยกันเท่านั้น แต่บริษัทบางกอกทัวร์จำกัดสามารถยกตัวบทในมาตรา 29 ของร่างพระราชบัญญัติการรันชนคนโดยสาราฯ ขึ้นต่อสู้ได้ว่านายเหงียนได้ใช้สิทธิเลือกฟ้องยังศาลในประเทศลาวแล้ว จึงไม่มีสิทธินำคดีมาฟ้องยังศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้อีกเช่นเดียวกับประเด็นที่หนึ่ง

**ประเด็นที่สาม** หากนายเหงียนได้ยื่นฟ้องบริษัทบางกอกทัวร์จำกัดเป็นจำเลยต่อศาลในประเทศลาวที่มีเขตอำนาจ และศาลมีคำพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี แต่เนื่องจากทรัพย์สินของจำเลยส่วนใหญ่อยู่ในประเทศไทย กรณีจึงต้องวินิจฉัยว่านายเหงียนสามารถนำคำพิพากษาของศาลในประเทศลาวมาบังคับคดีในประเทศไทยได้หรือไม่

คำพิพากษาของศาลประเทศลาวจะนำมาบังคับในประเทศไทยได้ก็ต่อเมื่อระบบกฎหมายของไทยให้การรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ซึ่งการให้การรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเท่ากับเป็นการยอมรับอำนาจอธิปไตยในทางศาลของรัฐต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ก็ดี ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้แต่

<sup>170</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 148 บัญญัติว่า “คดีที่ได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งถึงที่สุดแล้วห้ามมิให้คู่ความเดียวกันหรือร้องฟ้องกันอีกในประเด็นที่ได้วินิจฉัยโดยอาศัยเหตุอย่างเดียวกัน เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อเป็นกระบวนการพิจารณาชั้นบังคับคดีตามคำพิพากษาหรือ คำสั่งของศาล
- (2) เมื่อคำพิพากษา หรือคำสั่งได้กำหนดวิธีการชั่วคราวให้อยู่ ภายในบังคับที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเสียได้ตามพฤติการณ์
- (3) เมื่อคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นให้ยกคำฟ้องเสียโดยไม่ตัดสิทธิ โจทก์ที่จะนำคำฟ้องมายื่นใหม่ ในศาลเดียวกันหรือในศาลอื่น ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความ”

อย่างไรก็ตาม นอกจากนี้ ประเทศไทยก็ไม่เคยทำข้อตกลงกับประเทศใดในการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ รวมทั้งไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดที่ว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลประเทศในคดีแพ่ง และพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม จากผลของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 ทำให้เข้าใจไปได้ว่าศาลปฏิเสธที่จะยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยคดีนี้โจทก์ได้ฟ้องจำเลยเป็นคดีในศาลเมืองไซ่ง่อน จำเลยขาดนัดไม่สู้คดีหนีมาอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ศาลเมืองไซ่ง่อนจึงพิพากษาให้จำเลยแพ้คดีโดยขาดนัด โจทก์จึงนำคำพิพากษาของศาลเมืองไซ่ง่อนมาฟ้องต่อศาลไทยให้บังคับให้จำเลยชำระเงินตามคำพิพากษาศาลเมืองไซ่ง่อน ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยปัญหาว่าศาลไทยควรรับบังคับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหรือไม่ โดยศาลได้ชี้ให้เห็นว่า กฎหมายระหว่างประเทศแผนกบุคคลซึ่งถือหลักความเคารพต่อกันและกันระหว่างประเทศ ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับบัญชาถือตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมในอีกประเทศหนึ่งเหมือนอย่างว่าจำนวนเงินตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้สินที่นำมาฟ้องร้องกันได้ แต่ข้อสำคัญคือ (ก) ศาลที่มีคำพิพากษานั้นต้องเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีนั้น และ (ข) คำพิพากษานั้นต้องได้วินิจฉัยถึงมูลคดีข้อพิพาทในระหว่างคู่ความสำเร็จเด็ดขาดจะรื้อถอนขึ้นได้แย้งในศาลนั้นอีกไม่ได้ ผลของคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ถือเป็นการแก้ไขปัญหาช่องว่างของกฎหมายที่เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางตั้งแต่ปีพ.ศ. 2461 จนถึงปัจจุบัน แม้ว่าคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้จะเกิดขึ้นก่อนการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง แต่เมื่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมิได้มีบทบัญญัติใดที่กำหนดถึงผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเทศตลอดจนการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้ หลักกฎหมายที่ปรากฏอยู่ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 จึงมิได้ถูกทับหรือแก้ไขโดยกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่ถูกระงับออกมามากมายหลังแต่อย่างใด

จากหลักคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวทำให้เข้าใจได้ว่าศาลไทยไม่ปฏิเสธที่จะยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ดังนั้น เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจเหนือคดี นายเหนียนก็อาจจะฟ้องศาลดังกล่าวเพื่อขอให้ศาลรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศได้ และหากศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะไม่ยอมรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลประเทศลาวให้ นายเหนียนก็ต้องนำคำพิพากษาของศาลประเทศลาวมาฟ้องเป็นคดีใหม่โดยอาศัยคำพิพากษาเดิมเป็นฐานมูลฟ้อง

จากกรณีศึกษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้ให้สิทธิแก่โจทก์ในการเสนอคำฟ้องต่อศาลได้อย่างกว้างขวางไม่ว่าจะเป็นศาลในประเทศที่มีผลคดี

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

ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีนอกจากจะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด แล้ว ยังอาจเกิดจากการตกลงของคู่สัญญาได้ โดยเฉพาะเมื่อเป็นสัญญาที่มีความเกี่ยวพันกัน หลายประเทศ คู่สัญญามักทำความตกลงเลือกเขตอำนาจศาลกันไว้ล่วงหน้า ซึ่งข้อตกลงดังกล่าว จะมีผลบังคับได้หรือไม่ นักกฎหมายไทยมีความเห็นต่างกันเป็น 2 ฝ่าย

ฝ่ายแรก เห็นว่าการที่คู่สัญญาทำข้อตกลงว่าบรรดาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นให้เสนอต่อ ศาลชั้นต้นศาลใดศาลหนึ่ง หรือศาลชั้นต้นประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นการตกลงเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับ อำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดี เมื่อไม่มีบทบัญญัติรับรองสิทธิของคู่สัญญาในการ ทำข้อตกลงกันเลือกศาลไว้ดังเช่นมาตรา 7 (4)<sup>171</sup> ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 ข้อตกลงดังกล่าวย่อมเป็นข้อตกลงที่ขัดกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนต้องห้ามตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 ไม่ว่าจะเป็นการทำข้อตกลงให้ศาลไทยเป็นผู้พิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทในสัญญานั้น ทั้งๆ ที่ศาลไทยไม่มีอำนาจพิจารณา หรือการตกลงให้ศาล

<sup>171</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 7 (4) บัญญัติว่า "ถ้าได้มีการตกลงกันไว้เป็น หนังสือว่า คู่สัญญาได้ยินยอมกันว่าบรรดาข้อพิพาทที่ได้เกิดขึ้นแล้วก็ดี หรือข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นจากข้อ สัญญาก็ดี ให้เสนอต่อศาลชั้นต้นศาลใดศาลหนึ่งตามที่ได้ระบุไว้ซึ่งไม่มีหรืออาจไม่มีเขตศาลเหนือคดีนั้นตาม บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยศาลที่จะรับคำฟ้อง ข้อตกลงเช่นนี้ให้เป็นอันผูกพันกันได้ แต่ศาลที่ได้ ตกลงกันไว้เช่นนี้จะต้องเป็นศาลที่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น หรือมูลคดีของเรื่องนั้นได้ เกิดขึ้น หรือทรัพย์สินที่พิพาทกันนั้นตั้งอยู่ภายในเขตศาลแห่งศาลๆ นั้น"

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

ต่างประเทศเป็นศาลที่พิจารณา ทั้งๆ ที่ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาคดีนั้น ส่วนการที่กฎหมายในหลายๆ ประเทศ เช่น ในอนุสัญญา CVR เปิดโอกาสให้ผู้สัญญาสามารถทำข้อตกลงดังกล่าวได้ก็เป็นเรื่องนโยบาย ความจำเป็น และเหตุผลทางวิชาการของแต่ละประเทศ จะนำมาใช้ในกฎหมายไทยไม่ได้ การที่ประเทศไทยยกเลิกบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 มาตรา 7 (4) ซึ่งรองรับให้ผู้สัญญาสามารถทำข้อตกลงกันเลือกศาลได้ภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายดังกล่าวเป็นนิตินโยบายของรัฐว่าศาลไทยจะรับบังคับให้เฉพาะกรณีที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับประเทศไทยหรือที่ศาลไทยเห็นสมควรจะบังคับให้เท่านั้น การที่ศาลใดมีอำนาจพิจารณาคดีได้หรือไม่ ย่อมต้องคำนึงถึงความมีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียของคุณความนั้นภายในเขตอำนาจศาลของตนด้วย<sup>172</sup>

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

ฝ่ายที่สอง เห็นว่า แม้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 มาตรา 7 (4) จะถูกยกเลิกไป คู่กรณีในสัญญาก็สามารถทำความตกลงเลือกศาลที่จะเสนอคำฟ้องได้ ข้อตกลงดังกล่าวใช้บังคับได้ตามหลักความตกลงของคู่กรณีหรือความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนานั้นเอง<sup>173</sup> ประกอบกับกฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติมาตราใดห้ามคู่ความไม่ให้ทำข้อตกลงเลือกศาล การกระทำดังกล่าวจึงไม่น่าขัดต่อกฎหมาย

<sup>172</sup> สุจินต์ เจนพานิชพงศ์, ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545, หน้า 136-137.

<sup>173</sup> สถิต เล็งไธสง, อำนาจศาลตามข้อตกลงเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง, หน้า 161-162.

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมา ศาลไทยถือว่าปัญหาเรื่องการทำข้อตกลงเลือกศาลเป็นปัญหาเรื่องอำนาจฟ้อง และคำพิพากษาของศาลฎีกาก็นับว่าปัญหาเรื่องอำนาจฟ้องเป็นปัญหาอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถหยิบยกขึ้นวินิจฉัยเองได้ ดังนั้น หากคดีที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทยตามมาตรา 29 เมื่อโจทก์นำคดีมาฟ้องยังศาลไทยแล้ว แม้จำเลยจะอ้างว่าได้ทำความตกลงให้ฟ้องยังศาลอื่นศาลไทยก็มีอำนาจพิจารณาโดยถือว่าข้อตกลงนี้ไม่อาจใช้บังคับได้

### 3.2.10.3 อายุความ

ในกรณีที่มีการโต้แย้งเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง หากบุคคลดังกล่าวสามารถที่จะตกลงประนีประนอมยอมความกันได้เพื่อระงับข้อขัดแย้ง การฟ้องร้องคดีหรือการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาก็ไม่มีความจำเป็น แต่ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ก็จำเป็นต้องมีการใช้มาตรการทางศาลหรืออนุญาตตุลาการเพื่อเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทดังกล่าว แต่ในการนำคดีมาฟ้องศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณานั้น ผู้เสียหายจะต้องดำเนินการภายในระยะเวลาอันสมควรเพื่อมิให้เกิดเป็นภาวะแก้อีกฝ่ายหนึ่งที่ไม่รู้ว่าฝ่ายที่อ้างว่าได้รับความเสียหายจะดำเนินการฟ้องร้องเอาแก่ตนเมื่อใด ดังนั้น ในกฎหมายรับขนระหว่างประเทศจะกำหนดให้ผู้เสียหายใช้สิทธิของตนภายในระยะเวลาอันสมควรซึ่งระยะเวลาดังกล่าวนั้นเรียกว่าอายุความในการฟ้องร้องคดี

สำหรับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ ได้กำหนดอายุความไว้ในมาตรา 31<sup>174</sup> โดยแบ่งอายุความออกเป็นสองกรณี คือ อายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร และอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

<sup>174</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 31 บัญญัติว่า "สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

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

สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

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

จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ มีระยะเวลาสั้นกว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นอายุความฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกรณีเกิดการเสียหายแก่ตัวคนโดยสารหรือกรณีเกิดการสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระ โดยเฉพาะอายุความในการฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระที่มีเพียง 6 เดือน ซึ่งเป็นอายุความที่สั้นเกินไปสำหรับการรับขนระหว่างประเทศที่มีจุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่กันคนละประเทศและคู่กรณีอาจอยู่กันคนละประเทศจึงอาจทำให้คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องฟ้องร้องคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการไม่ทันภายในกำหนด อย่างไรก็ตาม ในเรื่องอายุความคดีรับขนระหว่างประเทศนั้นเป็นที่ยอมรับกันว่าอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นควรจะสั้นด้วยเหตุผลต่างๆ เช่น อายุความที่สั้นนั้นจะช่วยให้เอกสารต่างๆ และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทไม่สูญหายไปเพราะยังปล่อยให้เนิ่นนานออกไปเอกสารและพยานหลักฐานก็จะหายากขึ้นหรือสูญหายไปหมด และยังเป็นภาระบังคับให้คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไม่ประวิงเวลาในการฟ้องร้องคดี นอกจากนี้ การกำหนดอายุ

ความไว้วางใจจะก่อให้เกิดความสงบสุขแก่ผู้ขนส่ง ไม่ต้องคอยระวังว่าเมื่อไหร่คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะมาฟ้องร้อง และไม่ต้องเก็บเอกสารและพยานหลักฐานไว้นานๆ อันจะเป็นการสิ้นเปลืองเนื้อที่ในการดูแลรักษาและเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย<sup>175</sup>

กำหนดอายุความตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เป็นไปตามความตกลง GMS ในขณะที่อนุสัญญา CVR ส่วนที่ว่าด้วยอายุความได้กำหนดเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดอยู่หากมีการเรียกร้องเป็นหนังสือและจะเริ่มนับอายุความต่อเมื่อผู้ขนส่งได้คัดค้านข้อเรียกร้องนั้นโดยแจ้งเป็นหนังสือและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องคืนกลับไปยังผู้เรียกร้อง นอกจากนี้ อนุสัญญา CVR ยังให้สิทธิในการขยายอายุความไว้ด้วย โดยให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี

ดังนั้น สิ่งแตกต่างที่สำคัญระหว่างร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ กับอนุสัญญา CVR คือ อนุสัญญา CVR ได้เพิ่มเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดอยู่และยอมให้มีการขยายอายุความได้ตามกฎหมายภายในของประเทศภาคี ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการยอมให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ในระหว่างที่มีการเจรจาเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนจะเป็นประโยชน์แก่คนโดยสารและควรเพิ่มเหตุที่ทำให้อายุความหยุดนับในระหว่างที่มีการเจรจาเรื่องค่าสินไหมทดแทนในร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารฯ เพราะหากไม่กำหนดไว้โดยเฉพาะ เหตุที่จะทำให้อายุความหยุดนับได้มีเพียงเรื่องอายุความสะดุดหยุดลงซึ่งต้องเป็นกรณีหนึ่งกรณีใดใน 5 กรณี ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/14 คือ

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

จะเห็นได้ว่าเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นคนโดยสารจะต้องกระทำการในลักษณะที่เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องต่อศาลอนุญาตตุลาการ หรือองค์กรอื่นใดที่มีอำนาจตัดสิน หรืออีกกรณีหนึ่งที่อายุความจะสะดุดหยุดลง

<sup>175</sup> ไผทชิต เอกจริยกร. อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 2547, หน้า 377.

ก็คือเมื่อผู้ขนส่งกระทำกรในลักษณะที่เป็นการรับสภาพหนี้ แต่ในทางปฏิบัติ ก่อนที่จะมีการฟ้องร้องคดีก็อาจมีการเจรจากันระหว่างคนโดยสารกับผู้ขนส่งเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายซึ่งหากไม่ให้อายุความสะดุดหยุดลงผู้ขนส่งที่ไม่สุจริตก็อาจถ่วงเวลาเพื่อให้อายุความหมดลงได้ ซึ่งระบบกฎหมายไทยในปัจจุบันให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคมากขึ้นทำให้ในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีความพยายามที่จะให้มีกฎหมายที่เป็นการคุ้มครองผู้บริโภคจากการที่ถูกเอาเปรียบในด้านอำนาจต่อรองและการเข้าถึงข้อมูลที่ใช้ประกอบการดำเนินคดี จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ. 2551 ประเทศไทยได้ออกกฎหมาย 2 ฉบับเพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยบทบัญญัติในพระราชบัญญัติทั้งสองที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่กล่าวถึงนี้คือ มาตรา 14<sup>176</sup> แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคฯ และมาตรา 13<sup>177</sup> แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยฯ ซึ่งเป็นการวางหลักเกณฑ์เรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่โดยกำหนดให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้เสียหายเจรจากับผู้ประกอบการธุรกิจหรือผู้ประกอบการเกี่ยวกับจำนวนค่าเสียหายจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้บอกเลิกการเจรจา ด้วยเหตุดังกล่าว ผู้เขียนจึงเห็นควรเพิ่มบทบัญญัติเรื่องอายุความสะดุดหยุดอยู่ในร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ด้วยเพื่อประโยชน์แก่คนโดยสารหรือผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและคุ้มครองคนโดยสารหรือผู้เสียหายจากการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่งในระหว่างการเจรจา

สำหรับการขยายอายุความนั้น แม้อนุสัญญา CVR จะให้สิทธิดังกล่าวไว้ แต่การขยายอายุความนั้นขัดกับหลักที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในระบบกฎหมายไทยที่ว่าอายุความนั้นคู่กรณีจะตกลงกันให้สั้นหรือขยายไม่ได้เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมความดีงามของประเทศไทย

<sup>176</sup> พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 14 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจากับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

<sup>177</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 13 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจากับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการและผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

### 3.2.10.4 การมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา

นอกจากการฟ้องคดีต่อศาลเมื่อเกิดข้อพิพาทแล้ว คู่กรณียังสามารถตกลงกันเพื่อเสนอข้อพิพาทที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารฯ ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้ แต่การตกลงกันดังกล่าวจะต้องทำภายหลังจากที่เกิดสิทธิเรียกร้องแล้วตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 30<sup>178</sup> และเมื่อคู่กรณีตกลงกันให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการแล้วมีข้อสังเกตว่าคู่กรณีจะตกลงกันให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ ประเทศใดๆ ก็ได้ไม่น่าจะถูกจำกัดอยู่เพียงสถานที่ประเทศที่การรับชดเชยเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง ประเทศที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย ประเทศที่เป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่ หรือประเทศที่เป็นโจทก์มีภูมิลำเนา ดังเช่นการฟ้องร้องคดี เพราะการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาเกิดจากการตกลงกันของคู่กรณี การจะให้อนุญาตตุลาการของประเทศใดก็ควรปล่อยให้ไปตามที่คู่กรณีตกลงกัน

---

<sup>178</sup> ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... มาตรา 30 บัญญัติว่า “คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”