

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงกฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนของภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (CVR) และกฎหมายไทยที่จะมีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว

จากการศึกษาถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารตามภาคผนวก 5 อนุสัญญา CVR และกฎหมายไทยที่จะมีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้อาจสรุปได้ว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนคนโดยสารเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนคนโดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนคนโดยสาร ซึ่งมีอยู่เพียง 6 มาตรานั้น ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว ไม่มีความทันสมัย และอาจมีความไม่เหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้กับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งปรากฏเป็นปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในเรื่องต่าง ๆ อย่างมากมาย เช่น เหตุยกเว้นความรับผิดชอบการจำกัดความรับผิด และอายุความ ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้อย่างชัดเจนหากนำไปเปรียบเทียบกับระบบความรับผิดตามภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR

เนื่องจากความล้าสมัยของตัวบทกฎหมาย หลักความรับผิดจึงถูกกำหนดไว้เคร่งครัดเป็นอย่างมาก อันจะเห็นได้จากการกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้เพียงสองประการ รวมทั้งไม่ได้ให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดโดยกฎหมายไว้ กรณีจะกระทำได้อีกมีเพียงแต่การตกลงกันอย่างชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารที่จะให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ปัญหาในทางกฎหมายดังกล่าวจึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้ลงนามเข้าเป็นภาคีภาคผนวก 5 ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีที่จะต้องออกกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามภาคผนวก 5 และหากพิจารณาถึงกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบันนั้น พบว่ามีอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1973 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ได้รับการยอมรับและมีผลบังคับใช้กันอย่างแพร่หลายในทางทวีปยุโรป

ดังนั้น ประเทศไทยควรมีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ เนื่องจากการรับขนภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้นโดยลักษณะมีความแตกต่างกัน จึงทำให้หลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมที่จะแตกต่างกัน นอกจากนี้ ประเทศไทยควรเป็นผู้นำในการเสนอให้มีการแก้ไขบทบัญญัติของภาคผนวก 5 ในบางประเด็น อย่างเช่น เรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิด เรื่องอายุความในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติของอนุสัญญา CVR นั้นมีความเหมาะสมและเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมากกว่าภาคผนวก 5 ซึ่งหากในอนาคตประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศให้มีความเป็นสากลและเป็นที่น่าเชื่อถือมากขึ้นแล้ว ประเทศไทยก็จะมีนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างชาติหันเข้ามาเดินทางโดยใช้ระบบการขนส่งทางถนนมากยิ่งขึ้นอันจะนำรายได้มาสู่ประเทศเป็นจำนวนมหาศาล

Abstract

The main objective of this thesis is to study the matter of the International Carriage of Passengers by Road; especially the principles of the liability of any person who undertakes the contract of carriage one or more persons and their luggage (hereinafter referred to as carrier) in accordance with three major regulations of this subject; namely, annex 5, Cross-Border Movement of People, of GMS Cross-Border Transport Agreement as well as Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973 (CVR), and Thai laws which can be applied to this transaction.

From the study of the principles of the liability of the carrier in accordance with these regulations, I could summarize that Thai Civil and Commercial Code on the matter of the Carriage of Passengers is the current law that is applied to both of the international and domestic Carriage of Passengers contract. But the application of the law obviously results in the problems of the liability of the carrier such as exclusion of the carrier's liability, limitation of carrier's liability, and time-bar; especially when the law is compared with annex 5 of GMS Cross-Border Transport Agreement and Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road, 1973.

Due to the obsolete current law, the principles of the liability are very strictly determined in the case of the exclusions of liability which are defined just two exclusions and of the limitation of liability that is imposed by only an obvious agreement between the carrier and the passenger, not by law. Accordingly, these legal problems indispensably become the important obstacles for developing Thai transportation system and international trade in the future.

Thailand, nowadays, has signed to be the member of annex 5 of GMS Cross-Border Transport Agreement, so Thailand has to enact the law following this agreement. Moreover, the other reason that can be arise to support enacting the law of Carriage of Passengers and luggage by Road in Thailand is that Convention on

the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road, 1973 was widely recognized in European countries. Therefore, it is necessary for Thailand to enact the specific law of International Carriage of Passengers by Road because there is the significant difference between the International and domestic carriage. This different characteristic differentiates the principles of rights, responsibilities, and liabilities. Furthermore, Thailand should be the leader for proposing the amendment of annex 5 in some points such as the amount of limitation of liability, the limitation of action by applying the provisions of Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road, 1973 instead of annex 5 since the provisions of this Convention are more suitable and have more protective measure for the passenger than annex 5. This amendment will encourage the foreigners' trust to Thai law in the future.