

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 กรณีจะกระทำได้อีกมีเพียงแต่การตกลงกันอย่างชัดเจนระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารที่จะให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด 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