

1.1 ความเป็นมาและสภาพปัญหา

เนื่องจากเศรษฐกิจโลกได้เข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์ที่ทำให้เกิดการทำการค้า การบริการ และธุรกิจข้ามพรมแดนของประเทศต่าง ๆ มีการขยายตัวมากยิ่งขึ้นส่งผลให้การรับขนระหว่างประเทศมีการขยายตัวตามไปด้วยเช่นกัน จึงทำให้ต้องมีการวางแผนพัฒนาการรับขนทางถนนเพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการขยายตัวดังกล่าว ซึ่งประเทศไทยนั้นมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศพม่า ประเทศมาเลเซีย และเมื่อดูจากสภาพภูมิศาสตร์แล้ว ประเทศไทยมีความได้เปรียบ เพราะมีสภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อให้เกิดการรับขนทางถนนให้แก่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นประตูสู่ทะเลให้แก่ณฑลตอนใต้ของจีน และของประเทศลาว จนถึงเป็นจุดเชื่อมโยงการรับขนการค้าและบริการได้ และในปัจจุบันประเทศไทยได้ดำเนินการรับขนทางถนนระหว่างประเทศในลักษณะข้ามแดนและผ่านแดน¹ โดยในส่วนของ การรับขนคนโดยสารระหว่างประเทศนั้น ประเทศ

¹(1) การขนส่งข้ามแดน หมายถึง การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่มีชายแดนติดกัน โดยทางถนนที่เชื่อมต่อกัน หรือในกรณีที่พรมแดนเป็นลำน้ำ อาจมีการสร้างสะพานเชื่อมต่อกันหรือใช้แพขนานยนต์ขนส่งรถข้ามฟาก การนำรถจากประเทศหนึ่งข้ามพรมแดนไปยังจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง มักต้องมีการทำความตกลงระหว่างประเทศทั้งสอง หรืออีกประเทศหนึ่งอาจอนุญาตให้นำรถส่วนบุคคลเข้าไปได้ และอาจอนุญาตให้รถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เข้าไปได้ ระยะทางหนึ่งโดยไม่ต้องมีข้อตกลงกัน

(2) การขนส่งผ่านแดน หมายถึง การขนส่งโดยทางถนนจากประเทศหนึ่งผ่านดินแดนประเทศที่สองไปยังประเทศที่สามหรือประเทศอื่นต่อไป เช่น การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านประเทศลาวไปยังประเทศเวียดนาม หรืออาจหมายถึงการขนส่งสินค้าจากประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านไปยังประเทศที่สาม เช่น การขนส่งสินค้าจากประเทศลาวผ่านท่าเรือประเทศไทยไปยังประเทศที่สามในทวีปอื่น ๆ และในทางกลับกัน จากประเทศที่สามไป

ไทยได้เริ่มมีโครงการให้บริการเดินรถระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด (ผู้ประกอบการขนส่งฝ่ายประเทศไทย) และรัฐวิสาหกิจรถเมย์นครหลวงเวียงจันทน์ (ผู้ประกอบการขนส่งฝ่ายประเทศลาว) ได้มีการลงนามในสัญญาการเดินรถระหว่างประเทศให้มีการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างไทย-ลาว โดยจะดำเนินการเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 เดินรถในเส้นทางระยะสั้น 2 เส้นทางคือ เส้นทางจังหวัดหนองคาย-กรุงเทพฯ โดยจะดำเนินการเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 เดินรถในเส้นทางระยะสั้น 2 เส้นทางคือ เส้นทางจังหวัดหนองคาย-กรุงเทพฯ เก็บค่าโดยสารคนละ 30 บาท และเส้นทางจังหวัดอุดรธานี-กรุงเทพฯ เก็บค่าโดยสารคนละ 80 บาท ระยะที่ 2 เดินรถในเส้นทางจังหวัดขอนแก่น-กรุงเทพฯ และระยะที่ 3 เดินรถในเส้นทางกรุงเทพมหานคร-กรุงเทพฯ² และต่อมาได้มีการเปิดเส้นทางอุบลราชธานี-ปากเซ ตามมติที่ประชุมหารือด้านการรับขนทางถนนระหว่างไทย-ลาว วันที่ 29-30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 โดยผู้ประกอบการฝ่ายไทยที่ได้รับมอบหมายในเส้นทางดังกล่าว คือ บริษัท ขนส่ง จำกัด และผู้ประกอบการฝ่ายลาว คือ บริษัท ร่วมมือขนส่ง โดยสารจำปาสัก ผ่านแดน จำกัด กำหนดอัตราค่าโดยสาร 200 บาท และเส้นทางจังหวัดมุกดาหาร สะหวันนะเขต³ ทำให้มีความจำเป็นที่ต้องพิจารณากฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศว่ามีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารของประเทศไทยนั้นปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยรับขน หมวด 2 รับขนคนโดยสาร ซึ่งมีอยู่เพียง 6 มาตราเท่านั้น และข้อพิพาทอันเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารที่ได้นำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิจารณานั้นก็น้อยมากเช่นกัน ดังนั้นทั้งกฎหมายที่มีผลใช้บังคับและคำพิพากษาศาลฎีกาที่จะนำมาเป็นแนวทางในการพิจารณาอาจมีไม่เพียงพอ และไม่เหมาะสมกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศที่พัฒนาอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ประเทศไทยได้ลงนามเข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ความตกลงนี้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนและผ่านแดน โดยภาคผนวกตามความตกลง

ยังประเทศลาวโดยผ่านท่าเรือประเทศไทย เป็นต้น สินค้าที่ขนส่งในลักษณะนี้เรียกว่า “สินค้าผ่านแดน” (Transit Goods)

²http://www.ltpcenter.com/intertrans/trans2/trans2.php?fname=thai_lao&head=ไทยกับลาว

³ กลุ่มการขนส่งระหว่างประเทศ, “เปิดเดินรถไทย-ลาว อีกก้าวของการขนส่งระหว่างประเทศ”, จุลสารขนส่งสัมพันธ์ มาตุลี ฉบับที่ 2 (2549), น. 5-6

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ศึกษาให้ทราบถึงกฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักเกณฑ์และสาระสำคัญของการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ในส่วนของภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน (Cross-Border Movement of People) และอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะนำเอาภาคผนวก 5 และอนุสัญญาดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนในประเทศไทย เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนให้ความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการรับขนทางถนนได้อย่างเพียงพอและเป็นธรรม

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมุ่งศึกษาถึงกฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ในส่วนของภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน (Cross-Border Movement of People) และอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973) อีกทั้งศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย อันได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน โดยเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศกับกฎหมายไทย

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้ทราบถึงหลักการและสาระสำคัญของกฎหมายว่าด้วยการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักเกณฑ์และสาระสำคัญของการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ในส่วนของภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน (Cross-Border Movement of People) และอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973) และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย อันได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อให้ทราบถึงกฎหมายไทยที่มีอยู่นั้นเหมาะสมหรือไม่กับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งหากไม่เหมาะสมแล้ว ควรจะดำเนินการอย่างไร เพื่อจะได้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือทำการบัญญัติกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นกฎหมายเฉพาะต่อไป