

อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973

(Convention on the Contract for the International Carriage of
Passengers and luggage by Road 1973)

3.1 บททั่วไปและความเป็นมาของอนุสัญญา

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้นนับได้ว่าเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีความสนใจจากองค์การสหประชาชาติ (United Nations) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า UN เป็นอย่างมาก และเพื่อลดอุปสรรคปัญหาเกี่ยวกับการขนส่ง UN จึงได้จัดตั้งหน่วยงานขึ้นมา รวม 5 หน่วยงาน แบ่งตามภูมิภาค เพื่อเข้าร่วมศึกษาเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทั้งบุคคลและสินค้า รวมถึงการทอ้งเกี่ยวข้องของแต่ละภูมิภาค องค์การเหล่านี้ได้แก่¹

1. ทวีปยุโรป : คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (The United Nations Economic Commission for Europe) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “UNECE”²
2. ทวีปเอเชียและแปซิฟิก : คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งเอเชียและแปซิฟิก (The United Nations Economic and Commission for Asia and the Pacific) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “UNESCAP”

¹ http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine470_2.html

² โดยมีรัฐภาคีของ UNECE จำนวนทั้งสิ้น 55 ประเทศ ได้แก่ แอลเบเนีย, อันดอร์รา, อาร์เมเนีย, ออสเตรีย, อาเซอร์ไบจาน, เบลารุส, เบลเยียม, บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา, บัลแกเรีย, แคนาดา, โครเอเชีย, ไซปรัส, เช็ก, เดนมาร์ก, เอสโตเนีย, ฟินแลนด์, ฝรั่งเศส, จอร์เจีย, เยอรมนี, กรีซ, ฮังการี, ไอซ์แลนด์, ไอร์แลนด์, อิสราเอล, อิตาลี, คาซัคสถาน, คีร์กีซ, ลัตเวีย, ลิทเวเนีย, ลิทัวเนีย, ลักเซมเบิร์ก, มอลตา, โมนาโก, เนเธอร์แลนด์, นอร์เวย์, โปแลนด์, โปรตุเกส, มอลโดวา, โรมาเนีย, รัสเซีย, ซานมารีโน, เซอร์เบียและมอนเตเนโกร, สโลวัก, สโลวีเนีย, สเปน, สวีเดน, สวิสเซอร์แลนด์, ทาจิกิสถาน, มาซิโดเนีย, ตุรกี, เติร์กเมนิสถาน, ยูเครน, สหบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ, สหรัฐอเมริกา, อุซเบกิสถาน

<http://www.unece.org/oes/member_countries/member_countries.htm>

3. กลุ่มลาตินอเมริกาและแถบแคริบเบียน : คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งกลุ่มลาตินอเมริกาและแถบแคริบเบียน (The United Nations Economic Commission for Latin America and Caribbean) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “UNECLAC”

4. ทวีปแอฟริกา : คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งแอฟริกา (The United Nations Economic Commission for Africa) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “UNECA”

5. กลุ่มเอเชียตะวันตก : คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งกลุ่มเอเชียตะวันตก (The United Nations Economic and Social Commission for Western Asia) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “UNESCWA”

UNECE จึงได้จัดทำอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973)³ ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศขึ้น เพื่อใช้กับการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนภายในภาคีซึ่งอยู่ในทวีปยุโรป เมื่ออนุสัญญาดำเนินการร่างเสร็จ ได้เปิดให้มีการลงนามในวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1974 ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยมีประเทศได้ร่วมลงนาม จำนวน 2 ประเทศ ได้แก่

1. เยอรมนี (Germany)
2. ลักเซมเบิร์ก (Luxembourg)

ภายหลังจากที่ได้มีการลงนามดังกล่าวข้างต้น ปรากฏว่ามีประเทศต่าง ๆ ได้ส่งสัตยาบันสาร (instrument of ratification) หรือตราสารภาคยานุวัติ (instrument of accession) ไปยังเลขาธิการองค์การสหประชาชาติ (The Secretary-General of the United Nations) ดังต่อไปนี้⁴

1. โครเอเชีย (Croatia)
2. สโลวัก (Slovakia)

³อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973) ซึ่งต่อไปนี้เป็นผู้เขียนขอใช้คำว่า “CVR” หรือ “อนุสัญญา” หากไม่ระบุปี ค.ศ. ไว้ก็ให้หมายถึง CVR ฉบับปี 1973

⁴<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/su bchapB/treaty14.asp>

3. บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา (Bosnia and Herzegovina)

4. เช็ก (Czech Republic)

5. ลัตเวีย (Latvia)

6. เซอร์เบียและมอนเตเนโกร⁵ (Serbia and Montenegro)

7. ยูเครน (Ukraine)

โดยอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับในวันที่ 12 เมษายน ค.ศ. 1994 ตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง⁶ ประกอบมาตรา 24 วรรคหนึ่ง⁷ ซึ่งอนุสัญญานี้ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งสิ้น 36 มาตรา โดยสาระสำคัญของอนุสัญญาสามารถแบ่งออกเป็นหมวดได้ 7 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 ขอบเขตการบังคับใช้ (Scope of application)

หมวดที่ 2 บุคคลซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลดังกล่าว (Persons for the carrier is responsible)

⁵เป็นชื่อของอดีตสหพันธรัฐ ซึ่งเป็นการรวมอย่างหลวม ๆ ของประเทศเซอร์เบียและมอนเตเนโกร อดีตของยูโกสลาเวีย ตั้งแต่ พ.ศ. 2546 จนถึง พ.ศ. 2549 ตั้งอยู่บนคาบสมุทรบอลข่านตอนตะวันตกกลาง ประเทศเซอร์เบียและมอนเตเนโกรมีความร่วมมือกันเฉพาะบางด้านในการเมือง (เช่น ผ่านสหพันธ์การป้องกันประเทศ) ทั้ง 2 รัฐมีนโยบายเศรษฐกิจและหน่วยเงินของตนเอง และประเทศไม่มีเมืองหลวงรวมอีกต่อไป โดยที่แบ่งแยกสถาบันที่ใช้ร่วมกันระหว่างเมืองเบลเกรด ในเซอร์เบียและเมืองพอดกอรีตซาในมอนเตเนโกร ทั้งสองรัฐแยกออกจากกันหลังจากมอนเตเนโกรจัดให้มีการลงประชามติเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 และประกาศเอกราชเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ทำให้เกิดประเทศใหม่คือ ประเทศมอนเตเนโกร และประเทศเซอร์เบียและมอนเตเนโกรเดิม ก็ได้กลายเป็น ประเทศเซอร์เบีย

<<http://th.wikipedia.org/wiki/หมวดหมู่:ประเทศเซอร์เบียและมอนเตเนโกร>>

⁶CVR, Article 25 “1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 24, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.”

⁷CVR, Article 24 “1. This Convention is open for signature or accession by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission’s Terms of Reference.”

หมวดที่ 3 เอกสารการรับขน (Transport documents)

หมวดที่ 4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (Liability of the carrier)

หมวดที่ 5 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี (Claim and action)

หมวดที่ 6 ความเป็นโมฆะของข้อตกลงที่ขัดกับอนุสัญญา (Nullity of stipulations contrary to the convention)

หมวดที่ 7 บทบัญญัติสุดท้าย (Final Provisions)

ต่อมาในปี ค.ศ. 1978 ได้มีการพิจารณาทบทวนแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 โดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1978)⁸ โดยเปิดให้ลงนามที่ถนน กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1978 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม ค.ศ. 1978 และมีเพียง 2 ประเทศ คือ ประเทศเยอรมนีที่ได้ลงนาม และประเทศลัตเวียให้สัตยาบันแก้ไขพิธีสาร⁹ ซึ่งตามมาตรา 4 วรรคหนึ่ง¹⁰ ประกอบมาตรา 3 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง¹¹ แห่ง CVR 1978 ได้บัญญัติให้ต้องมีอย่างน้อย 5 ประเทศ ยื่นสัตยาบันสารหรือ

⁸พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road 1978) ซึ่งต่อไปนี้ผู้เขียนขอใช้คำว่า “CVR 1978” หรือ “พิธีสาร”

⁹<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapB/treaty15.asp>

¹⁰CVR 1978, Article 4 “1. This Protocol shall come into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 3, paragraph 1 and 2 of this Protocol have deposited their instruments of ratification or accession.”

¹¹CVR 1978, Article 3

“1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to, or have acceded to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to that Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of that Commission's terms of reference.

ตราสารภาคยานุวัติในการเข้าเป็นภาคี พิธีสารนี้จึงจะมีผลใช้บังคับ ดังนั้น พิธีสารฉบับนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ โดยพิธีสารฉบับนี้ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 13¹², มาตรา 16¹³ และมาตรา 19¹⁴ ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดให้ใช้หน่วยทางบัญชี ซึ่งหน่วยทางบัญชีตามที่ได้บัญญัติในอนุสัญญา¹⁵ หมายถึง Special Drawing Right¹⁵ ซึ่งต่อไปนี้ผู้เขียนขอใช้คำว่า “SDR” ตามที่กองทุนระหว่างประเทศได้กำหนดขึ้น ซึ่งจะมีลักษณะเป็นอย่างเดียวกันกับบทบัญญัติในปัจจุบัน (หลังจากที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมแล้ว) ของอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งของระหว่างประเทศฉบับอื่น ๆ เช่น อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และพิธีสารแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules), อนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules), อนุสัญญาออร์ซอว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention) และพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1975 ฉบับที่ 1-4, อนุสัญญากรุงมอนทรีออลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Montreal Convention)

2. This Protocol shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this article which are Parties to the Convention.”

¹² โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.4.5.1

¹³ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.4.5.2

¹⁴ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.4.5

¹⁵ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right หรือ SDR) มีค่าเป็นหน่วยทางบัญชี (unit of account) ในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ เช่น การชำระหนี้ การกู้ยืม การแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลต่าง ๆ สามารถหักจำนวนเงิน SDR ออกจากบัญชีลูกหนี้หรือเจ้าหนี้ โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายเงินตราระหว่างประเทศกันจริง ประเภทของธุรกรรมในสนธิสัญญาที่ใช้ SDR นี้เป็นหน่วยทางบัญชีเพื่อการชำระหนี้ เช่น การขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล การขนส่งระหว่างประเทศทางรถไฟ การให้บริการโทรคมนาคมระหว่างประเทศ งานด้านการเงินระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศ เป็นต้น

หรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ที่
ได้ใช้ SDR เป็นหน่วยในการจำกัดความรับผิด¹⁶

3.2 ขอบเขตการบังคับใช้

ในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้นั้น ปรากฏอยู่ใน มาตรา 1 วรรคหนึ่ง¹⁷ ซึ่งวางหลักให้
อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ เมื่อ
สัญญานั้นกำหนดว่าเป็นการรับขนจากสถานที่ในอาณาเขตของรัฐมากกว่า 1 รัฐ และสถานที่นั้น
จะต้องมีเส้นทางหรือปลายทางหรือทั้งต้นทางและปลายทางตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐที่เป็นภาคี
โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของผู้ขนส่งหรือคนโดยสารซึ่งเป็นคู่สัญญาใน
สัญญารับขนคนโดยสารระหว่างประเทศแต่อย่างใด

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น สามารถแยกพิจารณาได้ว่าสัญญารับขนคน
โดยสารทางถนนระหว่างประเทศอันจะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ตามอนุสัญญาได้
จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนน

อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับกับสัญญารับขน “คนโดยสารและสัมภาระ”
(passengers and luggage) ทางถนนเท่านั้น โดยมีได้มีขอบเขตรวมไปถึงสัญญารับขน “ของ”
(goods) ทางถนน แต่อย่างใด ดังนั้น ในกรณีของ “สัญญารับขนของทางถนน” จะไม่ตกอยู่ภายใต้
บังคับแห่งอนุสัญญานี้ โดยอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำมาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจาก
สัญญารับขนของทางถนนนั้น สำหรับประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปนั้น ก็มีอนุสัญญาระหว่าง

¹⁶ ยุทธพงษ์ ฐิติเสถียร, “บทที่ 2 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของสัญญารับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศ.” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), น. 12.

¹⁷ CVR, Article 1 “1. This Convention shall apply to every contract for the
carriage of passengers, and, where appropriate, of their luggage in vehicles by road
when the contract provides that the carriage shall take place in the territory of more than
one State and that the place of departure or the place of destination, or both these
places, shall be situated on the territory of a Contracting State, irrespective of the place
of residence and the nationality of the Parties.”

ประเทศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับหนึ่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956)¹⁸ และ พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับหนึ่งโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1978)¹⁹

โดยคำว่า “คนโดยสาร” นั้น ในมาตรา 1 วรรคสอง (ข) ²⁰ ได้ให้คำนิยามว่าหมายถึง บุคคลผู้ซึ่งในการปฏิบัติตามสัญญาฉบับหนึ่งที่ตนเป็นผู้ทำไว้หรือที่ได้ทำในนามของตน เป็นผู้ที่ถูกขนส่ง ไม่ว่าจะโดยมีค่าตอบแทนหรือทำให้เปล่าก็ตาม คนโดยสารจึงต้องเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับหนึ่ง โดยวัตถุประสงค์ที่คนโดยสารเข้าทำสัญญาฉบับหนึ่งก็เพื่อให้ทำการขนส่งตนเองหรือสัมภาระของตน หากเป็นการทำสัญญาฉบับหนึ่งเพื่อให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งบุคคลอื่นหรือสัมภาระของผู้อื่น ย่อมไม่ใช่คนโดยสารตามความหมายในอนุสัญญานี้ โดยไม่ต้องคำนึงว่าการขนส่งนั้น คนโดยสาร

¹⁸ซึ่งมีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา จำนวนทั้งสิ้น 41 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย, เบลารุส, เบลเยียม, บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา, บัลแกเรีย, โครเอเชีย, เช็ก, เดนมาร์ก, เอสโตเนีย, ฟินแลนด์, ฝรั่งเศส, เยอรมนี, เฮลเลนิก, ฮังการี, ไอร์แลนด์, อิตาลี, คาซัคสถาน, ลัตเวีย, ลิทัวเนีย, ลักเซมเบิร์ก, โมนาโก, เนเธอร์แลนด์, นอร์เวย์, โปแลนด์, โปรตุเกส, มอลโดวา, โรมาเนีย, รัสเซีย, สโลวัก, สโลวีเนีย, สเปน, สวีเดน, สวิสเซอร์แลนด์, ทาจิกิสถาน, มาซิโดเนีย, ตุรกี, เติร์กเมนิสถาน, สหบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ, อุซเบกิสถาน, ยูโกสลาเวีย

<http://www.unece.org/oes/member_countries/member_countries.htm>

¹⁹ซึ่งมีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา จำนวนทั้งสิ้น 27 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย, เบลเยียม, เดนมาร์ก, เอสโตเนีย, ฟินแลนด์, ฝรั่งเศส, เยอรมนี, เฮลเลนิก, ฮังการี, ไอร์แลนด์, อิตาลี, ลัตเวีย, ลิทัวเนีย, ลักเซมเบิร์ก, เนเธอร์แลนด์, นอร์เวย์, โปรตุเกส, โรมาเนีย, สเปน, สวีเดน, สวิสเซอร์แลนด์, มาซิโดเนีย, ตุรกี, เติร์กเมนิสถาน, สหบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ, อุซเบกิสถาน

<http://www.unece.org/oes/member_countries/member_countries.htm>

²⁰CVR Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

(b) passenger means any person who, in the performance of a contract of carriage made by him or on his behalf, is carried either for reward or gratuitously by a carrier;”

จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้ขนส่งหรือไม่ นั้นก็หมายความว่า แม้จะเป็นการรับขนตามสัญญารับขน ที่ทำโดยให้เปล่าหรือด้วยความเอื้อเฟื้อ²¹ (free transportation or transportation by courtesy) หรือกรณีจะเป็นการรับขนตามสัญญารับขนที่มีการตกลงให้ผู้ขนส่งได้รับค่าตอบแทน ซึ่งอาจ เรียกว่าเป็นค่าโดยสารก็ได้ อนุสัญญานี้ก็ใช้บังคับได้ นอกจากนี้ คำว่า “ค่าตอบแทน” นั้น มีผู้ให้ ความเห็นว่า การให้ค่าตอบแทนนั้นอาจจะเป็นกรณีที่ให้ค่าตอบแทนเป็นของสิ่งอื่นก็ได้ โดยไม่ จำเป็นต้องให้ค่าตอบแทนเป็นเงินเสมอไป²² เพื่อมิให้คู่สัญญาหลีกเลี่ยงการบังคับใช้บทบัญญัติ แห่งอนุสัญญานี้ โดยการทำสัญญารับขนโดยให้ค่าตอบแทนเป็นสิ่งของ

2. เป็นสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระด้วยยานพาหนะ

ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ได้ให้ความหมายของคำว่า “ยานพาหนะ” (vehicle) ไว้ในมาตรา 1 วรรคสอง (ค)²³ ว่าหมายถึง ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติ ตามสัญญารับขนและมุ่งหมายจะใช้สำหรับการรับขนคนโดยสาร และถือเป็นส่วนหนึ่งของ ยานพาหนะด้วย จากคำจำกัดความดังกล่าว จะเห็นได้ว่ายานพาหนะที่ใช้ในการรับขนซึ่งอยู่ ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ จะต้องเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลเท่านั้น หากเป็นยานพาหนะที่ไม่ได้ใช้เครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน หรือเคลื่อนที่ อย่างเช่น เกวียนที่ใช้ สัตว์ในการลากจูง ไม่ว่าจะเป็น ช้าง ม้า วัว ควาย ลา อูฐ ก็ย่อมไม่ใช่ยานพาหนะตาม ความหมายของอนุสัญญานี้ ซึ่งยานพาหนะตามมาตรานี้ ก็อาจกล่าวได้ว่าหมายถึง “รถยนต์” นั้นเอง แต่นอกจากยานพาหนะจะหมายถึงรถยนต์แล้ว อนุสัญญานี้ยังได้ให้ยานพาหนะมี ความหมายรวมไปถึงรถพ่วงอีกด้วย

ในเรื่องความหมายของคำว่า “ยานพาหนะ” นั้น ปรากฏตัวอย่างในคำตัดสินของ ศาลในหลายประเทศ ที่พิจารณาแล้วว่าสิ่งใดที่จะถือว่าเป็น “ยานพาหนะ” เช่น ศาลสูงของ

²¹ A. Pesce, “The contract and carriage under the CMR (Arts.1, 41)”, (Cornwell: Lloyd’s of London Press Ltd., 1995), p. 32.

²² Malcolm A. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR, 3rd edition, (London: Sweet&Maxwell, 1997), p. 55.

²³ CVR, Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

(c) vehicle means any motor vehicle used in the performance of a contract of carriage and intended for the carriage of persons; a trailer shall be deemed to form part of the vehicle.”

ประเทศเดนมาร์ก ตัดสินว่า “a special ship's trailer” ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการข้ามมหาสมุทรนั้น มิใช่ “ยานพาหนะ” ตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา²⁴ และศาลของประเทศเยอรมนี ได้ตัดสินว่า “a swap-body” (A form of trailer without wheels) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับรถพ่วง เพียงแต่ไม่มีล้อ ซึ่งทำให้ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้โดยที่ไม่ได้อยู่บนสิ่งอื่นซึ่งมีล้อเหมือนรถพ่วงนั้น มีลักษณะเป็น “ยานพาหนะ”²⁵ แต่คำตัดสินดังกล่าวนี้มีนักวิชาการจำนวนมากที่ไม่เห็นด้วย²⁶

3. สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางนั้นตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐมากกว่า 1 รัฐ ซึ่งอย่างน้อยรัฐหนึ่งรัฐใดนั้นจะต้องเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญา ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของคู่สัญญา

ลักษณะในข้อนี้ทำให้สัญญาับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนที่จะอยู่ภายใต้ อนุสัญญานี้ได้นั้น จะต้องเป็นการรับขนจะประเทศหนึ่งไปยังประเทศหนึ่งเท่านั้น ซึ่งก็คือการรับขนระหว่างประเทศ ดังนั้น หากเป็นการรับขนภายในประเทศ บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ก็ย่อมที่จะไม่มีผลบังคับใช้ และสถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางที่ทำการรับขนคนโดยสารและสัมภาระนั้น เพียงสถานที่ใดสถานที่หนึ่งในรัฐที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ก็มีผลบังคับใช้กับสัญญาับขนนั้นแล้ว ไม่จำเป็นที่ทั้งสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางอยู่ในรัฐภาคีทั้งสองสถานที่ เช่น สัญญาับขนคนโดยสารทางถนนฉบับหนึ่ง คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระจากประเทศเยอรมนี ไปยังประเทศโครเอเชีย ซึ่งทั้งสองประเทศนี้เป็นภาคีอนุสัญญา สัญญาับขนดังกล่าวย่อมอยู่ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ หรือกรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระจากประเทศเยอรมนี (ซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศอังกฤษ (ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ก็ยังคงมีผลบังคับใช้กับสัญญาับขนนี้อยู่ แต่หากเป็นกรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงให้มีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระจากประเทศอังกฤษ (ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) ไปยังประเทศฝรั่งเศส (ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา) บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จึงไม่มีผลบังคับใช้กับสัญญาับขนดังกล่าว โดยไม่ต้องคำนึงถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของคู่สัญญา ซึ่งก็คือผู้ขนส่งและคนโดยสาร

²⁴ Hill and Messent with Glass, CMR: Contract for the international carriage of goods by road, p. 36.

²⁵ O.L.G. Hamburg 13.3.93 [1994] TransR.193.

²⁶ Malcolm A. Clarke, *supra* note 22, p. 55.

นอกจากนี้ ในมาตรา 2²⁷ ยังได้บัญญัติถึงในกรณีที่การขนส่งทางถนนต้องสะดุดลง ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด ๆ ก็ตาม อาทิเช่น เกิดจากภัยธรรมชาติ ฝนตกหนัก เกิดพายุ ทำให้ถนนชำรุด หรือเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น มีการวางระเบิดเส้นทางเดินรถ หรือมีการนำยานพาหนะบรรทุกโดยเรือข้ามฟากในกรณีที่ต้องมีการข้ามแม่น้ำโดยไม่มีสะพาน เป็นต้น และการขนส่งรูปแบบอื่นแทน ไม่ว่าจะเป็น ทางรถไฟ ทางทะเล ทางแม่น้ำ หรือทางอากาศ อนุสัญญานี้ก็ยังคงมีผลบังคับใช้กับการขนส่งในส่วนที่กระทำโดยทางถนน ถึงแม้ว่าการขนส่งในส่วนนั้นจะไม่ใช่การรับขนระหว่างประเทศภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ในมาตรา 1 ก็ตาม ทั้งนี้ การขนส่งในส่วนนั้นจะต้องไม่ใช่เป็นส่วนเสริมให้การขนส่งรูปแบบอื่น หรือแม้แต่ในกรณีที่เป็นการรับขนโดยรัฐ หรือสถาบันหรือองค์การของรัฐ หรืออาจรวมเรียกว่า “หน่วยงานของรัฐ” (a State of other public body) เป็นผู้ขนส่ง อนุสัญญานี้คงมีผลบังคับใช้เช่นเดียวกับการรับขนที่มีเอกชนเป็นผู้ขนส่ง ซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา 1 วรรคสาม²⁸

3.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

ในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญานี้ได้กำหนดไว้ในหลายมาตราด้วยกัน โดยอาจจะแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. สิทธิในการได้รับค่าขนส่ง

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ว่า การรับขนนั้นอาจมีการคิดค่าขนส่งหรือไม่ก็ได้ โดยในกรณีที่ตกลงกันทำสัญญารับขนโดยมีการคิดค่าโดยสาร โดยคำว่า “ผู้ขนส่ง” (carrier) นั้น ในมาตรา 1 วรรคสอง (ก)²⁹ ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลซึ่งในทางการค้าหรือ

²⁷CVR, Article 2 “Where carriage by road is interrupted and another mode of transport is used, this Convention shall nevertheless apply to the portions of carriage which are performed by road, even if they are not international within the meaning of Article 1, provided that they are not ancillary to the other mode of transport.”

²⁸CVR, Article 1 “3. This Convention shall also apply where the carrier is a State of other public body.”

²⁹CVR, Article 1 “2. For the purpose of this Convention,

ธุรกิจได้รับที่จะขนส่งภายใต้สัญญารับขนส่งเฉพาะรายหรือสัญญารับขนส่งหลายรายรวมกัน คนโดยสารคนใดคนหนึ่งหรือหลายคนและสัมภาระของคนโดยสาร แต่มิให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการให้บริการแท็กซี่หรือให้บริการเช่ายานพาหนะพร้อมคนขับรถ ดังนั้น ในกรณีที่ตกลงกันทำสัญญาขนส่งโดยมีค่าขนส่ง เมื่อผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาขนส่งคนโดยสารครบถ้วนแล้ว ผู้ขนส่งย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าขนส่งเป็นการตอบแทน และก็เป็นหน้าที่ของคนโดยสารด้วยเช่นกันที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาขนส่งคือชำระค่าขนส่งให้แก่ผู้ขนส่ง

2. หน้าที่ในการรับขนส่งคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

ตามวัตถุประสงค์ของสัญญาขนส่งคนโดยสารก็คือการที่คนโดยสารต้องการจะเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง จึงได้มาทำสัญญารับขนส่งกับผู้ขนส่ง ให้ทำการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา ดังนั้นหน้าที่ประการหลักของผู้ขนส่ง ก็คือ การรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระจากสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่ปลายทาง

3. หน้าที่ในการออกเอกสารการรับขนส่ง

อนุสัญญานี้ได้ให้ความสำคัญกับการออกเอกสารเป็นอย่างมาก จะเห็นได้จากการบัญญัติไว้ใน หมวดที่ 3 ในเรื่องเอกสารการรับขนส่ง (Transport Document) โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ การออกตั๋วโดยสาร และการออกตั๋วสัมภาระลงทะเลเปียน

ก. ตั๋วโดยสาร (ticket)

ในเรื่องของการออกตั๋วโดยสารนั้น อนุสัญญานี้ได้กำหนดรายละเอียดเอาไว้ในมาตรา 5³⁰ ซึ่งวางหลักว่า ผู้ขนส่งจะต้องออกตั๋วโดยสาร โดยอาจเป็น “ตั๋วแบบเฉพาะบุคคล” (individual

(a) carrier means any person who in the course of trade or business, but acting other than as an operator of a taxi service or of a service hiring out vehicles with drivers, undertakes under an individual or collective contract of carriage to carry one or more persons and, where appropriate, their luggage, whether or not he performs the carriage himself;

³⁰CVR, Article 5 “1. Where passengers are carried, the carrier shall issue an individual or a collective ticket. The absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ticket) หรือ “ตั๋วแบบกลุ่ม” (collective ticket) ซึ่งตั๋วโดยสารจะต้องแสดงถึงชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และต้องแสดงข้อความว่าการรับขนนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ หรือเงื่อนไขใด ๆ ที่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญานี้ แต่การไม่มีตั๋วโดยสาร หรือการที่ตั๋วโดยสารสูญหายจะไม่กระทบถึงความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน โดยในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทำการออกตั๋วโดยสารให้แก่คนโดยสารนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่มีการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสารที่แตกต่างไปจากที่อนุสัญญานี้กำหนด จะต้องมีการระบุถึงข้อตกลงดังกล่าวไว้ในตั๋วโดยสารนั้น เนื่องจากในมาตรา 6³¹ ได้กำหนดให้ตั๋วโดยสารถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) เกี่ยวกับรายการข้อความที่ปรากฏในตั๋ว แต่ก็สามารถพิสูจน์หักล้างได้ โดยฝ่ายที่กล่าวอ้างถึงข้อตกลงที่แตกต่างไปจากข้อความที่ปรากฏบนตั๋วโดยสารมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ถึงข้อตกลงเหล่านั้น

ในเรื่องการโอนตั๋วโดยสารให้แก่ผู้อื่นนั้น ปรากฏอยู่ในบทบัญญัติมาตรา 7³² ซึ่งวางหลักว่า ตั๋วโดยสารที่ไม่มีข้อกำหนดห้ามโอน และไม่ได้บอกโดยการระบุชื่อคนโดยสาร ตั๋วโดยสารสามารถโอนให้แก่ผู้อื่นได้ ไม่ว่าเวลาใด ๆ ก่อนการเดินทางเริ่มต้น

ข. ตั๋วสัมภาระลงทะเบียน (luggage registration voucher)

การออกตั๋วสัมภาระลงทะเบียนนั้นถือเป็นหน้าที่อีกประการหนึ่งที่ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการออกให้แก่คนโดยสารที่ร้องขอให้มีการลงทะเบียนสัมภาระ ซึ่งตามมาตรา 8³³ วางหลัก

2. The ticket shall show the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.

3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this Article.”

³¹CVR, Article 6 “1. The ticket shall be prima facie evidence of the particulars shown on it.”

³²CVR, Article 7 “Unless the ticket contains a provision to the contrary it shall, if it is not made out in the passenger's name, be transferable at any time before the journey begins.”

³³CVR, Article 8 “1. The carrier may, and at the request of the passenger shall, issue a luggage registration voucher indicating the number and nature of the

ว่า ถ้าคนโดยสารร้องขอ ผู้ขนส่งอาจออกตั๋วการลงทะเบียนสัมภาระโดยระบุจำนวนและลักษณะของสัมภาระที่ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ โดยไม่คิดมูลค่า เว้นแต่มีค่าภาษีที่จะต้องเรียกเก็บจากการออกตั๋ว โดยตั๋วสัมภาระลงทะเบียนหากไม่ได้ออกในตั๋วโดยสาร จะต้องมีการระบุชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และต้องมีข้อความว่าสัญญาฉบับนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ หรือเงื่อนไขใด ๆ ซึ่งขัดหรือแย้งกับอนุสัญญาฯ โดยผลของการไม่ออกตั๋วสัมภาระลงทะเบียนนั้น บัญญัติไว้เช่นเดียวกับตั๋วโดยสาร คือ หากผู้ขนส่งไม่ทำการออกตั๋วโดยสารแล้วเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นกับคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการไม่ปฏิบัติหน้าที่ และในมาตรา 9³⁴ ได้บัญญัติให้ตั๋วสัมภาระถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นถึงรายการข้อความที่ปรากฏในตัวนั้น และสัมภาระดังกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อยเมื่อ ทั้งนี้ ภายใต้บังคับของข้อสงวนหากมีการระบุไว้ในตั๋ว ซึ่งก็เป็นบทบัญญัติที่คล้ายคลึงกับในกรณีตั๋วโดยสาร ซึ่งสามารถพิสูจน์หักล้างได้ โดยฝ่ายที่กล่าวอ้างถึงข้อตกลงที่แตกต่างไปจากข้อความที่ปรากฏบนตั๋วสัมภาระลงทะเบียนมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ถึงข้อตกลงเหล่านั้น

pieces of luggage handed over to him. The voucher shall be issued free, subject to the collection of any taxes payable on it.

2. The luggage registration voucher, if it is not combined with a ticket, shall state the name and the address of the carrier and shall contain the statement that the contract is subject, any clause to the contrary notwithstanding, to the provisions of this Convention.

3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to the passengers by a breach of the obligations placed upon him by this Article.”

³⁴CVR, Article 9 “The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the particulars shown on it and, subject to such reservations as may be entered on it, that the luggage appeared to be in good condition when handed over.”

4. หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระให้แก่บุคคลตามที่ระบุไว้ในตั๋วสัมภาระลงทะเบียนว่าให้เป็นผู้รับ ตามมาตรา 10 วรรคหนึ่ง³⁵ ซึ่งวางหลักว่า ผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำการส่งมอบโดยสุจริต โดยส่งมอบสัมภาระให้แก่บุคคลซึ่งเป็นผู้ทรงตั๋วสัมภาระลงทะเบียนให้ถือว่าการส่งมอบสัมภาระนั้นสมบูรณ์

การพิจารณาว่าผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบสัมภาระที่สมบูรณ์ จำต้องพิจารณาจากการส่งมอบว่าผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบโดยสุจริตหรือไม่ ซึ่งอนุสัญญา³⁶ นี้ได้กำหนดให้การส่งมอบโดยสุจริตคือการที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้ทรงตั๋วสัมภาระนั่นเอง โดยในการรับสัมภาระนั้นผู้รับจะต้องมีหลักฐานมาพิสูจน์ว่าตนเป็นผู้มีสิทธิรับสัมภาระ ซึ่งก็คือตั๋วสัมภาระลงทะเบียน มาแสดงต่อผู้ขนส่ง ดังนั้น ในกรณีที่ผู้มารับสัมภาระไม่ได้นำตั๋วสัมภาระลงทะเบียนมาแสดงต่อผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องส่งมอบสัมภาระให้แก่ผู้รับ เว้นแต่ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องสัมภาระจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนเป็นผู้มีสิทธิรับสัมภาระ แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องจะได้นำหลักฐานมาพิสูจน์ว่าตนเป็นผู้มีสิทธิรับสัมภาระดังกล่าว แต่ผู้ขนส่งเห็นว่าหลักฐานนั้นไม่เพียงพอ ผู้ขนส่งยังคงมีสิทธิร้องหลักประกันที่เพียงพอจากผู้รับสัมภาระและผู้ขนส่งต้องส่งคืนหลักประกันภายใน 1 ปีนับแต่วันที่รับหลักประกันนั้นมา ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 10 วรรคสอง³⁶

5. หน้าที่ในการแจ้งแก่คนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเบียนที่สูญหาย

ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถือว่าสูญหายตามข้อสันนิษฐานของอนุสัญญานี้ เมื่อผู้ขนส่งพบสัมภาระลงทะเบียนภายใน 1 ปี หลังจากวันที่คนโดยสารใช้สิทธิ

³⁵CVR, Article 10 “1. A carrier acting in good faith shall be deemed to have made a valid delivery of the luggage if he delivers the luggage to the holder of the luggage registration voucher.”

³⁶CVR, Article 10 “2. If the luggage registration voucher is not produced, the carrier shall not be obliged to deliver the luggage covered by it unless the person claiming the luggage can prove his right thereto; should the evidence appear insufficient, the carrier may require adequate security for the luggage and such security shall be returned within a period of one year from the date on which it was paid over.”

เรียกร้อง มาตรา 15 วรรคสอง³⁷ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่พบสัมภาระดังกล่าว โดยคนโดยสารมีสิทธิที่จะเลือกไม่รับมอบสัมภาระนั้นและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระนั้นแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางที่กำหนดให้ส่งมอบ ซึ่งหากคนโดยสารเลือกที่จะให้ส่งมอบสัมภาระคนโดยสารจะต้องคืนค่าเสียหายที่ตนได้รับไว้แล้ว โดยคนโดยสารยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซ้ำ

3.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญของอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทุกฉบับ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนของหรือการรับขนคนโดยสาร หรือไม่ว่าจะเป็นการรับขนในรูปแบบใดก็ตาม และถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญเรื่องหนึ่งที่รัฐภาคีของอนุสัญญาต่างประสงคิให้บรรดาเงื่อนไขที่จะใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศมีมาตรฐานที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เนื่องจากการเดินทางของคนโดยสารในทุก ๆ ครั้ง คนโดยสารทุกคนต่างก็ต้องการได้รับความความปลอดภัยและความสะดวก หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างเดินทาง คนโดยสารก็จะคาดหวังที่จะได้รับความคุ้มครองจากระบบความรับผิดชอบตามกฎหมายรับขนว่า บุคคลใดจะเป็นผู้ชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

³⁷ CVR, Article 15 “2. If a piece of luggage which is deemed to be lost is recovered within one year following the date on which the passenger claims it, the carrier shall take all reasonable steps to notify the passenger. Within the thirty days following receipt of such notification the passenger may, against refund of any compensation which may have been paid in respect of the loss but without prejudice to any claims to compensation for delay, have the piece of luggage delivered to him either at the place of departure or at the place appointed for delivery.”

3.4.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

แนวความคิดพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นโดยทั่วไปตามหลักกฎหมายฝรั่งเศส ศาสตราจารย์ Rodière R. ซึ่งเป็นนักกฎหมายฝรั่งเศสได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับพื้นฐานความรับผิดไว้ ดังได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 2.4.1 คือ 1. ความรับผิดต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีความผิด (La responsabilité de faute prouvée) หรือ หลัก Fault Liability 2. ข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ได้กระทำความผิด (La présomption de la faute) หรือ หลัก Presumed Fault or Neglect 3. ข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ต้องรับผิด (La présomption de la responsabilité) หรือ หลัก Presumption of Responsibility และ 4. ความรับผิดแบบสมบูรณ์หรือเด็ดขาด (La responsabilité de plein droit ou absolué) หรือหลัก Strict Liability

บทบัญญัติพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญา³⁸ กำหนดไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง³⁸ และมาตรา 14 วรรคหนึ่ง³⁹ ว่า หากมีความสูญเสียหรือเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนแก่คนโดยสารหรือสัมภาระ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด ดังนั้น อนุสัญญานี้จึงมีลักษณะของความรับผิดตาม “หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด”

³⁸CVR, Article 11 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death or wounding of or from any other bodily or mental injury caused to a passenger as a result of an accident connected with the carriage and occurring while the passenger is inside the vehicle or is entering or alighting from the vehicle, or occurring in connexion with the loading or unloading of luggage.”

³⁹CVR, Article 14 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of luggage and for damage thereto. The carrier shall be responsible for luggage handed to him from the time when he takes charge of it until the time either of its delivery or of its deposit in accordance with article 10, paragraph 3.

The carrier shall be responsible for other luggage while it is in the vehicle but, if in circumstances other than of an accident, the luggage is stolen or cannot be found, the carrier shall be responsible only if it had been placed in his care. Such other luggage shall be deemed to include personal effects carried or worn by the passenger.”

(Presumption of Responsibility) กล่าวคือ เมื่อมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ตามที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้

3.4.2 ประเภทของความเสียหาย

ตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากการตาย หรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร อันที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับการรับขน ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในยานพาหนะ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากยานพาหนะ หรือที่เกิดขึ้นโดยเกี่ยวข้องกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสัมภาระ รวมทั้งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายแก่สัมภาระที่ได้ส่งมอบให้แก่ตนและสัมภาระอื่นที่อยู่ในยานพาหนะ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ประเภทของความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมีดังนี้

3.4.2.1 ความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร

ในเรื่องความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสารนั้น ได้กำหนดไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง⁴⁰ ว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากการตาย (death) หรือการบาดเจ็บอันเกิดแก่ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร (wounding of or from any other bodily or mental injury) ที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ (an accident) อันเกี่ยวกับการรับขน ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างที่คนโดยสารอยู่ภายในยานพาหนะ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากยานพาหนะ หรือเกิดขึ้นเชื่อมต่อการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลง โดยคำว่า “อุบัติเหตุ” (an accident)⁴¹ นั้น เคยมีการตีความเอาไว้ในศาลของประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศแคนาดา ซึ่งต่างก็ให้การยอมรับ

⁴⁰CVR, Article 11 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death or wounding of or from any other bodily or mental injury caused to a passenger as a result of an accident connected with the carriage and occurring while the passenger is inside the vehicle or is entering or alighting from the vehicle, or occurring in connexion with the loading or unloading of luggage.”

⁴¹ แม้จะมีใช่เป็นการตีความของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในการขนส่งทางถนนโดยตรงแต่เป็นกรณีของการขนส่งทางอากาศ ซึ่งผู้เขียนก็เห็นว่าน่าจะนำมาตีความเทียบเคียงได้

หลักเกณฑ์ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ที่ได้กำหนดเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นจะต้องประกอบไปด้วย 1. สิ่งที่ไม่คาดคิดหรือความบังเอิญ 2. ไม่ใช่ผลของการกระทำของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย และ 3. เหตุการณ์นั้นต้องไม่สามารถคาดเดาได้ถึง ความตายหรือการบาดเจ็บ⁴² ตัวอย่างกรณีของ “สิ่งที่ไม่คาดคิด หรือ ความบังเอิญ” เช่น กรณีคนโดยสารต้องทนทุกข์ทรมานกับอาการปวดหลังเพราะนั่งในอากาศยานเป็นเวลานานอันเป็นผลมาจากความล่าช้าของเครื่องบินไม่ใช่อุบัติเหตุ ซึ่งเป็นคดีของการรับขนทางอากาศ ชื่อ “Margrave V. British Airways”⁴³ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ถ้าหากเกิดกรณิดังกล่าวกับคนโดยสาร กรณิดังกล่าวอาจนำมาใช้เทียบเคียงได้ โดยจะถือว่ากรณีที่เกิดขึ้นนั้นไม่ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ซึ่งก็สมเหตุสมผลแล้ว เพราะว่าอาการปวดหลังที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารเป็นสิ่งที่อาจเกิดขึ้นได้เป็นปกติของการเดินทาง เป็นระยะเวลายาวนาน จึงไม่อาจถือกรณิดังกล่าวเป็นอุบัติเหตุที่จะทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้ ตัวอย่างกรณีของ “ไม่ใช่ผลของการกระทำของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย” เช่น กรณีการบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากคนโดยสารทะเลาะกัน ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ จากคดี Potter V. Delta Airlines⁴⁴ ดังนั้น หากมีกรณีคนโดยสารทะเลาะกันเอง ก็ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ และกรณิดังกล่าวคนโดยสารน่าจะต้องไปพิสูจน์ความรับผิดชอบในเรื่องใครเป็นผู้ก่อเหตุละเมิดยิ่งหย่อนกว่ากันในทางละเมิดต่อไป ส่วนตัวอย่างกรณีของ “เหตุการณ์นั้นต้องไม่สามารถคาดเดาได้ถึงความตายหรือการบาดเจ็บ” เช่น กรณีคนโดยสารได้รับความทรมานจากความไม่สบายโดยอาการของหัวใจกำเริบ ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เพราะความเสียหายของอาการที่แย่งไม่ได้มีสาเหตุมาจาก

⁴²Ruwantissa, I. R. Abeyratne, Aviation Trends in the New Millennium (Cornwall : MPG Books Ltd., Badmin, 2001), p. 168.

⁴³Cotugno, Eloise, “No Rescue in Sight for Warsaw Plaintiffs from Either Courts or Legislature – Montreal Protocol 3 Drowns in Committee,” Journal Air law and Commerce 58, 3 (Spring 1993), p. 763.

⁴⁴Runnels, Lorin, “What is an “Accident” in the International Air ? The First Circuit Holds that an “Accident” Has a Flexible Application and Requires Assessment of Circumstances Through Discovery.” Langandinos V. American Airlines, Inc. 199 F. 3 d 68(1st Cir. 2000), Journal of Air Law and Commerce 66, 2 (Spring 2001), pp. 870-871.

เหตุการณ์ไม่ปกติ หรือไม่สามารถคาดเดาได้ จากคดี Krys V. Lufthasa German Airlines⁴⁵ ดังนั้น หากคนโดยสารมีอาการหัวใจกำเริบซึ่งเกิดเนื่องมาจากภาวะของร่างกายเองที่สามารถคาดเดาได้ จากคนโดยสารที่มีอาการเป็นโรคหัวใจอยู่แล้วจะไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เนื่องจากยังไม่มีคดีที่ ศาลตัดสินถึงความหมายของถ้อยคำดังกล่าวในอนุสัญญานี้ ผู้เขียนเห็นว่าคดีตัวอย่างของคน โดยสารทางอากาศข้างต้นน่าจะนำมาใช้เทียบเคียงในการให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้ เพราะฉะนั้น อาจสรุปได้ว่า “อุบัติเหตุ” ที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไปต้องเป็นเหตุการณ์ภายนอกที่ไม่สามารถคาดหมายหรือคาดหวังได้ และต้องไม่ใช่เหตุการณ์ปกติที่เกิดขึ้นกับคนโดยสาร เช่น การ วางระเบิด หรือ การก่อวินาศกรรมของผู้ก่อการร้าย เป็นต้น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการบาดเจ็บหรือ ตายอันเนื่องมาจากผลของสุขภาพของคนโดยสารโดยตรงนั่นเอง⁴⁶

ส่วนคำว่า “การบาดเจ็บทางร่างกายอื่น ๆ” (other bodily injury) หรือ “การบาดเจ็บ ทางจิตใจ” (mental injury) การที่อนุสัญญาไม่ได้ให้คำนิยามเอาไว้อาจทำให้เกิดปัญหาการ ตีความได้ว่า การบาดเจ็บเหล่านั้นมีความหมายกว้างแคบมากน้อยเพียงใด ผู้เขียนเห็นว่า ขึ้นอยู่กับการพิสูจน์ของคนโดยสารและการตีความและการวินิจฉัยของศาลในแต่ละคดีเป็นกรณี ๆ ไปในแต่ละประเทศ

อาจกล่าวได้ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็น กรณีสักคนโดยสารเสียชีวิต หรือกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่คนโดยสาร ทำให้คนโดยสารได้รับ บาดเจ็บทางร่างกาย และอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสาร ได้รับบาดเจ็บทางจิตใจอีกด้วย โดยช่วงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ นั้น ก็คืออุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่ในยานพาหนะ หรือกำลังจะขึ้นไปหรือลงจากยานพาหนะ

⁴⁵Ruckman, Robert F., “Liability Air Carrier for In – Flight Medical Emergencies”, Journal of Air Law and Commerce 65 (1999), pp. 91-98.

⁴⁶กิ่งสุคนธ์ บุตรท้วม, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารทาง รถไฟระหว่างประเทศ: ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการรับขนทางรถไฟระหว่าง ประเทศเฉพาะหลักเกณฑ์ในภาคผนวก A กฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับ อนุสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟระหว่างประเทศ (CIV) และกฎหมายไทย”, (สาร นิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น. 30-32.

3.4.2.2 ความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจากการที่สัมภาระสูญหาย ไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน หรือจากการที่สัมภาระได้รับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่ได้รับมอบสัมภาระลงทะเลเบียนเพื่อการรับขน และจนถึงเมื่อส่งมอบสัมภาระหรือได้ทำการฝากสัมภาระนั้นไว้ตามมาตรา 10 วรรคสาม และในกรณีที่สัมภาระอื่นที่อยู่ในยานพาหนะถูกขโมย หรือไม่สามารถหาพบได้ นอกเหนือจากกรณีเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะสัมภาระอื่นที่ได้มอบไว้ในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งสัมภาระอื่นนั้นให้หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัวของคนโดยสาร ตามบทบัญญัติมาตรา 14 วรรคหนึ่ง⁴⁷

จึงอาจกล่าวได้ว่ากรณีที่ความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา ได้แก่

1. ความสูญหายทั้งหมดหรือบางส่วน
2. ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่ได้รับมอบสัมภาระเพื่อการรับขนและจนถึงเมื่อส่งมอบสัมภาระ

1. ความสูญหายทั้งหมดหรือบางส่วน

กรณีของความสูญหาย (loss) สามารถแบ่งความสูญหายได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

- ก. ความสูญหายที่เกิดขึ้นจริง

ในกรณีความสูญหายที่เกิดขึ้นจริงนั้น เป็นกรณีที่ต้องมีการพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้ได้ว่ามีความสูญหายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ ซึ่งลักษณะของความสูญหายที่เกิดขึ้นจริงแบ่งได้เป็น ความสูญหายทั้งหมด (total loss) กับ ความสูญหายเพียงบางส่วน (partial loss) ซึ่งความ

⁴⁷ CVR, Article 14 “1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of luggage and for damage thereto.

The carrier shall be responsible for luggage handed to him from the time when he takes charge of it until the time either of its delivery or of its deposit in accordance with Article 10, paragraph 3.

The carrier shall be responsible for other luggage while it is in the vehicle but, if in circumstances other than of an accident, the luggage is stolen or cannot be found, the carrier shall be responsible only if it had been placed in his care. Such other luggage shall be deemed to include personal effects carried or worn by the passenger.”

สูญหายทั้งหมดหมายถึง การที่ผู้ขนส่งไม่มีของซึ่งตนได้รับมาปฏิบัติการรับขนเพื่อส่งมอบแก่บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของ โดยเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบว่าของนั้นอยู่ ณ ที่ใด เช่น ของถูกขโมยไปหรือถูกส่งมอบของผิดคน แต่อย่างไรก็ตาม การที่ไม่ทราบว่าของนั้นตั้งอยู่ที่ใด ก็ไม่ใช่สาระสำคัญ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าของนั้นไม่สามารถนำกลับคืนมาได้ เช่น ของถูกทำลายให้เสียไป ไม่เหลือสภาพแห่งของที่รับขน หรือ ของซึ่งรับขนทั้งหมดถูกริบหรือยึด (confiscated) โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ก็ถือว่าเป็นการสูญหายทั้งหมดเช่นกัน⁴⁸ ส่วนกรณีการสูญหายเพียงบางส่วนนั้น หมายถึง กรณีที่ของซึ่งรับมอบโดยผู้ขนส่งได้ถูกส่งมอบ ณ จุดปลายทางที่ตกลงกันในปริมาณ น้ำหนัก หรือ จำนวนซึ่งน้อยกว่าที่ได้รับมอบมา หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการสูญหายเพียงบางส่วน (partial) เนื่องจากมีการสูญหายน้อยกว่าการสูญหายทั้งหมด⁴⁹

ดังนั้น แม้ว่าอนุสัญญาไม่ได้ให้ความหมายว่าความสูญหายทั้งหมด หรือบางส่วนเป็นเช่นไร ผู้เขียนเห็นว่า น่าจะนำความหมายข้างต้นมาใช้ปรับเทียบเคียงได้ โดยความสูญหายทั้งหมด น่าจะเป็นกรณีที่เมื่อยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทาง ผู้ขนส่งไม่มีสัมภาระจะนำมาส่งมอบให้แก่คนโดยสารได้เลย เช่น คนโดยสารอาจสลับสัมภาระระหว่างกัน หรือสัมภาระสูญหายไปเพราะถูกขโมย เป็นต้น ส่วนความสูญหายบางส่วน น่าจะเป็นกรณีที่เมื่อสัมภาระถึงเวลาต้องส่งมอบมีสัมภาระบางชิ้นที่บรรจุอยู่ในหีบห่อเดียวกันหายไป เป็นต้น

ข. ความสูญหายที่ให้ถือเสมือนว่าสัมภาระสูญหาย

อนุสัญญาได้กำหนดเกี่ยวกับกรณีที่ให้ถือว่าสัมภาระนั้นได้สูญหายไว้ในมาตรา 15 วรรคหนึ่ง⁵⁰ ว่า สัมภาระที่ไม่ได้ส่งมอบภายใน 14 วัน นับจากวันที่คนโดยสารเรียกให้ส่งมอบให้ถือว่าสัมภาระนั้นสูญหาย ดังนั้นหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นการกำหนดถึงความสูญหายที่คนโดยสารอาจถือเสมือนว่าสัมภาระที่ขนส่งได้สูญหายอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการส่งมอบสัมภาระเกินกว่าระยะเวลาที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้

⁴⁸ Malcolm A. Clarke, *supra* note 22, p. 219.

⁴⁹ Malcolm A. Clarke, *supra* note 22, p. 219.

⁵⁰ CVR, Article 15 “1. Luggage not delivered within fourteen days from the date on which the passenger claims it shall be deemed to be lost.”

แต่อย่างไรก็ตาม หากสัมภาระที่ถือว่าสูญหายนั้น ถูกพบภายใน 1 ปี หลังจากวันที่ คนโดยสารใช้สิทธิเรียกร้อง มาตรา 15 วรรคสอง⁵¹ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดำเนินการทั้งปวงที่เหมาะสมเพื่อแจ้งให้คนโดยสารทราบ และภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งว่าพบสัมภาระดังกล่าว คนโดยสารมีสิทธิที่จะเลือกไม่รับมอบสัมภาระนั้นและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระนั้นแก่ตน ณ สถานที่ต้นทางหรือสถานที่ปลายทางที่กำหนดให้ส่งมอบ ซึ่งหากคนโดยสารเลือกที่จะให้ส่งมอบสัมภาระคนโดยสารจะต้องคืนค่าเสียหายที่ตนได้รับไว้แล้ว แต่คนโดยสารยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซ้ำ⁵²

ดังนั้น หลักเกณฑ์แห่งอนุสัญญามาตรา 15 วรรคสอง ตามที่กล่าวมาข้างต้น จึงเป็นบทบัญญัติขึ้นเพื่อเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความสูญหายแห่งสัมภาระที่ขนส่ง และบัญญัติไว้ให้เป็นสิทธิเพิ่มเติมของคนโดยสาร ในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระให้แก่ตน ในทางตรงกันข้ามคนโดยสารนั้นอาจไม่ใช้สิทธิดังกล่าวได้ กล่าวคือ คนโดยสารอาจจะไม่ร้องขอให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระแก่ตน ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งได้พบสัมภาระแล้วก็ตาม

2. ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่ได้รับมอบสัมภาระเพื่อการรับขนและจนถึงเมื่อส่งมอบสัมภาระ

⁵¹ CVR, Article 15 “2. If a piece of luggage which is deemed to be lost is recovered within one year following the date on which the passenger claims it, the carrier shall take all reasonable steps to notify the passenger. Within the thirty days following receipt of such notification the passenger may, against refund of any compensation which may have been paid in respect of the loss but without prejudice to any claims to compensation for delay, have the piece of luggage delivered to him either at the place of departure or at the place appointed for delivery.”

⁵² มาตรา 15 วรรคสอง แห่งอนุสัญญา CVR นั้นไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าคนโดยสารมีสิทธิที่จะเลือกไม่รับมอบสัมภาระนั้นและเรียกค่าเสียหายเสมือนว่าสัมภาระนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือเลือกให้ผู้ขนส่งส่งมอบโดยคืนค่าเสียหายที่ตนได้รับไว้แล้วและเรียกค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซ้ำ เนื่องจากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวใช้คำว่า “may” แต่จากการศึกษาโดยเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของภาคผนวก 5 แล้ว ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัตินี้ดังกล่าวน่าจะให้สิทธิแก่คนโดยสารในการเลือกที่จะใช้สิทธิทางใดทางหนึ่ง

จากบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง จะเห็นได้ว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกี่ยวแก่สัมภาระจะเริ่มตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระ และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระคืนให้แก่คนโดยสาร หรือฝากสัมภาระนั้นไว้ในสถานที่ปลอดภัยและเหมาะสม ในกรณีที่คนโดยสารไม่มารับสัมภาระ ตามมาตรา 10 วรรคสาม แต่ในกรณีที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการถูกขโมยหรือหาไม่พบ ผู้ขนส่งจะรับผิดในสัมภาระเพียงเท่าที่คนโดยสารได้มอบให้ผู้ขนส่งดูแล โดยให้รวมถึงของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารหรือที่คนโดยสารสวมใส่ไว้ โดยบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ไม่ได้ให้คำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” (damage) เอาไว้ ซึ่งผู้เขียนได้อธิบายความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” ไว้แล้วในหัวข้อ 2.4.2.2

ไม่ว่าจะเป็นในกรณีที่ความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร และความสูญหาย หรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ อนุสัญญานี้ต่างก็มีบทบัญญัติในลักษณะเดียวกัน ในมาตรา 11 วรรคสาม⁵³ และมาตรา 14 วรรคสาม⁵⁴ ต่างได้บัญญัติถึงในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างความบกพร่องทางร่างกายหรือทางจิตใจของผู้ขับขี่ หรือความบกพร่องใด ๆ หรือการทำงานผิดปกติของยานพาหนะ หรือการกระทำละเมิดใด ๆ หรือความละเลยไม่เอาใจใส่ของบุคคลที่ตนเช่ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ตนควรจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย หรือตามที่ได้ระบุไว้ในบทบัญญัติมาตรา 4 ถ้าหากเป็นผู้ขนส่ง เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด นั่นก็คือ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุความบกพร่องทางร่างกายหรือทางจิตใจของผู้ขับขี่ เช่น ผู้ขับขี่ยานพาหนะเมาสุรา หรือผู้ขับขี่มีโรคประจำตัว หรือความ

⁵³ CVR, Article 11 “3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in, or malfunctioning of, the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.”

⁵⁴ CVR, Article 14 “3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of any physical or mental failing of the driver, of any defect in, or malfunctioning of, the vehicle, or of any wrongful act or neglect on the part of the person from whom he may have hired the vehicle or of the persons for whom the latter would have been responsible, in accordance with the provisions of article 4, if he had himself been the carrier.”

บกพร่องของยานพาหนะ เช่น เครื่องยนต์เสีย หรือยางรถยนต์รั่ว ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเป็นเหตุดังกล่าวให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่าง ๆ เนื่องจากผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องดูแลผู้ขับขี่และยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้อยู่สภาพดีอยู่ตลอดเวลาที่ให้บริการในการรับขน นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการกระทำละเมิดใด ๆ หรือความเสียหายไม่เอาใจใส่บุคคลผู้ที่ผู้ขนส่งเช่ายานพาหนะมา หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย เช่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเป็นเหตุให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้เช่นกัน

3.4.3 บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ

ในการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนนั้น ผู้ขนส่งอาจจะต้องได้กระทำการต่าง ๆ ที่จำเป็นในการรับขนทั้งหมดด้วยตนเอง เช่น การขนถ่ายสัมภาระขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ หรือกรณีที่เกี่ยวข้องกับการต่าง ๆ ทางศุลกากร เป็นต้น แต่ผู้ขนส่งอาจมอบให้บุคคลที่สามไปปฏิบัติการดังกล่าวแทนตนก็ได้ ซึ่งหากในการปฏิบัติการที่บุคคลที่สามได้กระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเหมือนเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนเอง ซึ่งตามมาตรา 4⁵⁵ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบสำหรับการกระทำและงดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และของบุคคลอื่นที่ตนให้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น เหมือนกับการกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้นเป็นของตนเอง เมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำในทางการที่จ้าง

สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของ “ตัวแทนและลูกจ้าง” เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์แล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่า การที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง (servant) เป็นไปตาม “หลักความรับผิดในการ

⁵⁵CVR, Article 4 “For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of all other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations which are incumbent upon him by virtue of the contract of carriage by road when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.”

กระทำของบุคคลอื่น” (Vicarious Liability) และจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทน (agent) ที่ได้กระทำไปในนามของตนเกี่ยวกับการปฏิบัติกรรับขนตาม “หลักทั่วไปว่าด้วยตัวแทน” (General Agency Principle)⁵⁶

ส่วนกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของ “บุคคลอื่นใดที่ตนให้บริการในการปฏิบัติกรรับขนนั้น” (all other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations) มีปัญหาที่ต้องพิจารณาในถ้อยคำว่า “ในการปฏิบัติกรรับขนนั้น” มีขอบเขตครอบคลุมเพียงใด โดยหากพิจารณาจากถ้อยคำตามหลักไวยากรณ์แล้ว จะเห็นได้ว่า ถ้อยคำดังกล่าวไม่ได้มีความหมายครอบคลุมไปถึง “ลูกจ้างหรือตัวแทน” ของผู้ขนส่ง ซึ่งก็หมายความว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน หากปรากฏว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ถึงแม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติกรรับขนก็ตาม ตัวอย่างเช่น หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้กระทำการอย่างหนึ่งซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับการรับขนของโดยประมาทเลินเล่อ ทำให้เกิดไฟไหม้สถานที่เก็บของ และเป็นผลให้ของได้รับความเสียหายในระหว่างที่รอการขนย้าย ซึ่งผลทางกฎหมายในกรณีนี้จะตกอยู่ในบังคับของมาตรา 3 ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำดังกล่าวของลูกจ้างหรือตัวแทนนั้น อย่างไรก็ตาม หากกรณีดังกล่าวเป็นการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งไม่ได้กระทำเพื่อปฏิบัติกรรับขน กรณีจะถือว่าบุคคลดังกล่าวมิใช่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้ให้บริการในการรับขนนั้น ตามมาตรา 3 เนื่องจากบุคคลดังกล่าวมิได้กระทำไปเพื่อปฏิบัติกรรับขน และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น

ดังนั้น การตีความตามหลักไวยากรณ์ของถ้อยคำดังกล่าวว่าต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติกรรับขนก็ตาม จึงดูไม่สมเหตุสมผลที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ทั้ง ๆ ที่การกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติกรรับขน ซึ่งในเรื่องนี้ มีผู้แสดงความเห็นว่า ถ้อยคำว่า “บุคคลอื่นใดที่ตนให้บริการในการปฏิบัติกรรับขนนั้น” ย่อมมีความหมายขยายครอบคลุมทั้งคำว่า “ตัวแทน” “ลูกจ้าง” และ “บุคคลอื่น” ด้วย⁵⁷

จากบทบัญญัติในมาตรา 3 นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือของบุคคลอื่น ที่ได้กระทำไปในขอบอำนาจหรือในทางการที่จ้าง

⁵⁶ Hill and Messent with Glass, *supra* note 24, pp. 59-60.

⁵⁷ Hill and Messent with Glass, *supra* note 24, p. 61.

ดังนั้น หากกรณีปรากฏว่าการกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้นไม่ได้อยู่ภายใน ขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายไว้ หรือไม่ใช่ว่าในทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ มาตรา 17 วรรคสอง⁵⁸ ยังได้วางหลักไว้ว่าในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญเสียหรือเสียหายโดยที่มีบุคคลภายนอกมีส่วนร่วมทำให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหาย โดยการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลภายนอกนั้น ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือเสียหายเช่นนั้นทั้งหมด โดยไม่เสื่อมเสียต่อสิทธิหรือการไล่เบี่ยงที่ผู้ขนส่งมีต่อบุคคลภายนอกผู้ที่เกิดความเสียหายหรือเสียหายนั้น

3.4.4 เหตุยกเว้นความรับผิด

ตามบทบัญญัติของอนุสัญญานั้น หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าในการรับขนได้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร หรือเกิดความเสียหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน โดยหลักแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบในผลดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจยกเว้นความรับผิดของตนได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นไปตามเหตุยกเว้นความรับผิดดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ซึ่งอาจแยกพิจารณาถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้ 2 ประการ คือ เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป และเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ

3.4.4.1 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป

บทบัญญัติของอนุสัญญาได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีทั่วไป ในมาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสาม⁵⁹ ว่า ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมด หรือ

⁵⁸CVR, 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.”

⁵⁹CVR, Article 17 “1. The carrier shall be exonerated wholly or in part from his liability under this Convention to the extent that loss or damage results from the wrongful act or neglect of the passenger or from conduct by the passenger not conforming to the normal conduct of a passenger.

บางส่วน หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือจากพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่ได้กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร หรือความสูญหาย หรือเสียหายอันเป็นเหตุมาจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ เมื่อตามบทบัญญัติโดยเฉพาะที่มีผลใช้บังคับในรัฐภาคีที่ใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบในเรื่องพลังงานนิวเคลียร์นั้น ผู้ดำเนินการติดตั้งนิวเคลียร์ หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ทำแทนตนจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย ดังนั้น เหตุยกเว้นความรับผิดชอบจะทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นความรับผิดชอบ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น อันเกิดจากเหตุต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. การจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่ได้กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร

เนื่องจากคนโดยสารมีหน้าที่จะต้องดูแลตนเองและสัมภาระ โดยสัมภาระนั้นคนโดยสารจะต้องทำการหีบห่อ (packing) จัดเรียง (stow) หรือขนถ่าย (unload) แต่คนโดยสารจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวบกพร่อง ทำให้สัมภาระเสียหาย ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบในข้อนี้ได้ เช่น คนโดยสารไม่มีความระมัดระวังในการถือสัมภาระ เป็นเหตุให้สัมภาระเกิดการกระทบกระแทกกัน ทำให้ของที่บรรจุอยู่ในสัมภาระนั้นเสียหาย หรือ หากเป็นกรณีที่เป็นสัมภาระเป็นของแตกหักได้ง่าย คนโดยสารไม่จัดการห่อหีบให้ดีพอจึงทำให้เกิดการแตกหักเสียหาย ซึ่งการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนี้ อาจเกิดขึ้นก่อน ในขณะที่ หรือหลังจากการเคลื่อนย้ายจริง ๆ (the actual transit) ก็ได้⁶⁰

2. อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์

ผู้ขนส่งได้รับการยกเว้นความรับผิดชอบไว้เป็นพิเศษกรณีที่มีอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ซึ่งเจตนารมณ์ของมาตรา 17 วรรคสาม นี้ต้องการให้เรื่องดังกล่าวเป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญา หรือกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง เช่น อนุสัญญากรุงปารีส ฉบับลงวันที่ 29 กรกฎาคม

3. The carrier shall not be liable under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage.”

⁶⁰ Hill and Messent with Glass, *supra* note 24, p. 109.

ค.ศ. 1960 ซึ่งได้มีการแก้ไขอนุสัญญาฉบับดังกล่าวโดยพิธีสาร และให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ. 1990 เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องพลังงานนิวเคลียร์⁶¹

กล่าวคือ แม้ว่าในเบื้องต้นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาก็ตาม แต่ผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าหากผู้ขนส่งสามารถที่จะพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่อนุสัญญานี้กำหนด ซึ่งเหตุยกเว้นดังกล่าวนั้น จะใช้เป็นเหตุยกเว้นในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่เกิดจากคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือตาย รวมทั้งล้มภาวะสูญหายหรือเสียหาย

3.4.4.2 เหตุยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีเฉพาะ

3.4.4.2.1 ในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร

บทบัญญัติมาตรา 11 วรรคสอง⁶² ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีที่ความเสียหายแก่คนโดยสารที่เกิดจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ โดยได้ใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้วตามข้อเท็จจริงแต่ละกรณี ซึ่งสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้นั้น ผู้เขียนเห็นว่า น่าจะมีความหมายเทียบเคียงกับคำว่า “เหตุสุดวิสัย”⁶³ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้นั้น น่าจะเทียบเคียงได้กับกรณีเหตุสุดวิสัยซึ่งน่าจะรวมถึงทั้งเหตุการณ์ธรรมชาติที่ผู้ขนส่งไม่สามารถป้องกันหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้นได้ เช่น กรณีแผ่นดินไหว น้ำท่วมฉับพลัน มีพายุฉับพลัน เป็นต้น รวมทั้งเหตุการณ์ที่เกิดจากการเข้าแทรกแซงของมนุษย์ที่อยู่นอกเหนือความสามารถที่รถไฟจะสามารถป้องกันได้ เช่น สงคราม การจู่โจม การขัดแย้งของทหาร ผู้ก่อการร้ายสงครามกลางเมือง เป็นต้น โดยในสถานการณ์ดังกล่าวผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว

⁶¹ พรพนทิพา คูวิวัฒนวงษ์, “ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 68.

⁶² CVR, Article 11 “2. The carrier shall be relieved of this liability if the accident was caused by circumstances which a carrier, using the diligence which the particular facts of the case called for, could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.”

⁶³ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.4.4.1

3.4.4.2 ในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ

บทบัญญัติมาตรา 14 วรรคสอง⁶⁴ ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีที่ความสูญหาย หรือเสียหายแก่สัมภาระอันเป็นผลมาจากสภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเอง หรือจากความเสียหายพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระจากการเนาเปื้อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ หรือจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ โดยใช้ความระมัดระวังแล้วตามข้อเท็จจริงแต่ละกรณี ดังนั้น จึงสามารถแยกเหตุที่ผู้ขนส่งจะสามารถหยิบยกขึ้นมาปฏิเสธความรับผิดของตนได้ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากเหตุต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. สภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเอง หรือจากความเสียหายพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระ

หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากสภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเอง ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด โดยคำว่า “สภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั่นเอง” (an inherent defect in the luggage) อนุสัญญาฯ นี้มิได้ให้ความหมายไว้ แต่มีผู้ให้ความหมายของคำว่า “inherent vice” ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฯ รับขนทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (CMR) ไว้ว่าหมายถึง ข้อบกพร่อง (defect) หรือความไม่เหมาะสมบางประการอันแฝงอยู่ภายในของนั่นเอง ซึ่งอาจจะส่งผลทำให้ของที่มีสภาพแห่งของนั้นที่มีข้อบกพร่องอยู่ก่อนแล้ว เกิดความเสียหาย หรือ การถูกทำลาย (destruction) ในระหว่างการรับขน หรืออาจกล่าวได้ว่ามีบางสิ่งแฝงอยู่ในของเหล่านั้นไม่พร้อมที่จะต้านทานกับเหตุการณ์ตามปกติธรรมดาซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการรับขนนั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอันควร ซึ่งจะต้องกระทำเกี่ยวกับของตามสัญญาฯ นั้นด้วย ดังนั้น จึงมีปัจจัย 2 ประการที่จะต้องพิจารณา ได้แก่ สภาพตามธรรมชาติแห่งของนั้น (The nature of goods) และวิธีการตามปกติของผู้ขนส่งในการดำเนินการรับขนของ⁶⁵

⁶⁴ CVR, Article 14 “2. The carrier shall be relieved of this liability if the loss or damage results from an inherent defect in the luggage, from a special risk inherent in its perishable or dangerous nature or from circumstances which a carrier using the diligence which the particular facts of the case called for could not have avoided and the consequences of which he was unable to prevent.”

⁶⁵ Hill and Messent with Glass, *supra* note 24, p. 111.

ตัวอย่างของสภาพแห่งความบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั้น เช่น สัมภาระที่มีความชื้นขังหรือสัมภาระนั้นทำปฏิกิริยากับอุณหภูมิภายนอก จึงทำให้สัมภาระนั้นขึ้นราหรือละลาย หรือมีลักษณะบูดเปื่อย หรือเปราะแตกหักโดยสภาพเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนโดยสารนำอาหารมาใส่ไว้มากะเปาะ โดยสภาพแล้วอาหารก็เกิดปฏิกิริยาเน่าเสียตามสภาพของอาหารนั่นเอง ซึ่งลักษณะดังกล่าวเป็นเหตุการณ์ปกติธรรมดาที่น่าจะเกิดขึ้นกับสัมภาระนั้นได้ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้อาศัยความระมัดระวังอันควรในการรับขนของเหล่านั้นแล้วก็ตาม เพราะฉะนั้น อาจกล่าวได้ว่า นอกจากสภาพตามธรรมชาติแห่งสัมภาระนั่นเองแล้ว สภาพปัจจัยภายนอก (อากาศ อุณหภูมิ ระยะทาง) ก็ส่งผลกระทบต่อสภาพแห่งสัมภาระได้เช่นกัน เนื่องจาก สภาพปัจจัยภายนอกเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความเสียหายแก่สัมภาระได้นั่นเอง

ในอนุสัญญาฯ ไม่ได้มีการกล่าวว่า “ความเสี่ยงภัยพิเศษ” (a special risk) นั้นมีลักษณะเช่นไร แต่เมื่อพิจารณาจากกฎเกณฑ์ที่ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญาฯ รับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟระหว่างประเทศ (CIV)⁶⁶ ซึ่งเป็นภาคผนวก A ของอนุสัญญาฯ ด้วยการรับขนทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ที่กำหนดว่า รถไฟอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบกรณีสัมภาระลงทะเลเป็นสูญหายหรือเสียหาย หากความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความเสี่ยงภัยพิเศษ (Special Risk) ที่ปรากฏขึ้นโดยสภาพจะต้องมีลักษณะใดลักษณะหนึ่งดังต่อไปนี้

- ไม่มีการหีบห่อ หรือ การหีบห่อไม่ดีพอ
- ลักษณะพิเศษของสัมภาระลงทะเลเป็น
- การจัดส่งสัมภาระลงทะเลเป็นที่ไม่ได้รับการยอมรับสำหรับการรับขน

ถ้าพิจารณาจากสภาพของความเสี่ยงภัยทั้ง 3 ประการ เช่น กรณีที่ไม่มีการหีบห่อ หรือ การหีบห่อไม่ดีพอจึงเป็นเหตุให้สัมภาระได้รับความเสียหายทางกายภาพ (physical damage) เช่น สูญหายไป หรือเกิดความเสียหายขึ้นได้⁶⁷ นอกจากนี้ บทบัญญัติของ CIV ยังกำหนดถึงการพิสูจน์ในกรณีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบในความเสี่ยงภัยพิเศษดังกล่าวข้างต้นให้เป็นหน้าที่ของรถไฟอีกด้วย ผู้เขียนเห็นว่า จึงควรเทียบเคียงบทบัญญัติของ CIV ในเรื่องความเสี่ยงภัยพิเศษมาใช้ และควรเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการพิสูจน์ถึงความเสี่ยงภัยพิเศษอันจะทำให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ

⁶⁶ ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟระหว่างประเทศ

⁶⁷ กิ่งสุคนธ์ บุตรท้วม, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 46, น. 53-54.

2. การที่เน่าเปื่อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพแห่งสัมภาระนั่นเอง

ในกรณีที่สัมภาระนั้นเป็นสิ่งที่เน่าเปื่อยได้โดยง่าย (perishable) ซึ่งมักจะเกิดกับการรับขนของสด ผัก หรือผลไม้ และเมื่อพิจารณาลักษณะของผลไม้ เช่น องุ่น มะม่วง จัดเป็นผลไม้เปลือกบาง มีลักษณะและสภาพธรรมชาติที่แตกต่างไปจากผลไม้ที่มีเปลือกหนาหรือไม้หนามห่อหุ้ม คือ ง่ายต่อการชำรุดเสียหายเมื่อต้องเผชิญกับสภาวะการกดทับ การกระแทก การตกหล่น เป็นต้น ผู้ขนส่งจะไม่ควรต้องรับผิดชอบในสัมภาระที่เป็นสิ่งที่เน่าเปื่อยได้โดยง่าย หรือในกรณีสัมภาระเป็นอันตรายโดยธรรมชาติ (dangerous nature) เช่น สัมภาระนั้นเป็นวัตถุหรือสิ่งของที่ติดไฟได้ง่าย เกิดการระเบิดได้ สารพิษ กัมมันตภาพรังสี สารที่กัดกร่อนวัตถุอื่น ๆ ได้ สารที่เป็นพิษ หรือน่าจะทำให้เกิดการติดเชื้อโรคได้ เป็นต้น

3. จากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ โดยได้ใช้ความระมัดระวังอันควรตามข้อเท็จจริงแต่ละกรณี

ซึ่งก็คล้ายคลึงกับเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร⁶⁸

3.4.5 การจำกัดความรับผิด

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีคนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บ รวมทั้งสัมภาระต่าง ๆ ของคนโดยสารสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นมาเพื่อปฏิเสธความรับผิดของตนได้ แต่หากปรากฏว่าผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์เพื่อยกเว้นความรับผิดของตนได้ ผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดได้อีก ตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้โดยการจำกัดความรับผิดนี้เรียกว่าเป็นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย⁶⁹ โดยการจำกัดความรับผิดนั้นเป็นการชดเชยค่าเสียหาย เพื่อเป็นการเยียวยาและบรรเทาความสูญหายหรือเสียหายให้แก่คนโดยสารตามความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในกรณีที่ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้

⁶⁸ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.4.4.2.1

⁶⁹ การจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย คือ มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้ลูกหนี้จำกัดความรับผิดภายใต้เงื่อนไขและจำนวนขั้นสูงสุดหรือเพดานขั้นสูงสุดที่ระบุไว้ โดยลูกหนี้ไม่จำเป็นต้องมีข้อตกลงจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาอีก

ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารเพียงเท่ากับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ ซึ่งผู้ขนส่งจะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด แต่หากค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้นมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่อนุสัญญากำหนด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับค่าเสียหายจริง ไม่ใช่ชดใช้ให้เท่ากับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้⁷⁰ ซึ่งในอนุสัญญานี้เดิมได้กำหนดหน่วยในการจำกัดความรับผิดอยู่ในรูปของ “ฟรังก์ทองคำ” (the gold franc) ต่อมาอนุสัญญานี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road 1978) โดยในการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว มีสาระสำคัญ คือ แก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากเดิมที่ให้ “ฟรังก์ทองคำ” มาเป็น “หน่วยทางบัญชี” (unit of account) ตามมาตรา 19 วรรคหนึ่ง⁷¹ แห่งพิธีสาร ซึ่งบัญญัติว่า “หน่วยทางบัญชีตามที่ได้อ้างถึงในอนุสัญญานี้ หมายถึง สิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศได้นิยามไว้ ...” การที่อนุสัญญาเลือกใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right) หรือ SDR เป็นหน่วยในการจำกัดความรับผิดก็มี

⁷⁰ ไผทชิต เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea), แก้ไขปรับปรุงใหม่ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2541), น. 383.

⁷¹ CVR 1978, Article 19 “1.The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 13 and 16 of this Convention shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.”

วัตถุประสงค์เพื่อให้ “หน่วยทางบัญชี” เป็นอิสระจากการผันผวนของสกุลเงิน (fluctuations) แต่ละสกุลนั่นเอง⁷² ซึ่งการจำกัดความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ แบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

3.4.5.1 การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร

การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร มาตรา 13 วรรคหนึ่ง⁷³ ได้วางหลักให้ค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ในเหตุการณ์เดียวกันไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ทองคำ สำหรับผู้เสียหายแต่ละราย ซึ่งรัฐภาคีอาจจะกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่านี้หรือกำหนดไว้ไม่จำกัดจำนวนก็ได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีสถานประกอบการแห่งใหญ่อยู่ในประเทศที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีได้มีการบัญญัติจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าหรือไม่กำหนดจำนวนไว้ ให้นำกฎหมายภายในของประเทศนั้น (ซึ่งไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย) มาใช้บังคับกับการจำกัดความรับผิด ซึ่งอนุสัญญาได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ฟรังก์ทองคำ” ไว้ในมาตรา 19⁷⁴ ซึ่งบัญญัติว่าเงินฟรังก์ที่อ้างถึงในอนุสัญญานี้คือ ฟรังก์ทองคำ น้ำหนัก 10/31 กรัม ซึ่งมีความบริสุทธิ์ 900 ดังนั้น ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตนโดยจ่ายค่าเสียหายแก่คนโดยสารแต่ละคนในกรณีคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ทองคำ โดยจำนวนเงินจำกัดความรับผิดนี้ ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดให้สูงกว่าที่อนุสัญญานี้กำหนดหรืออาจจะตกลงกันกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวนเลยก็ได้ โดยหากสัญญาไม่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การที่คู่สัญญาตกลงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่สูงกว่า จะเป็นประโยชน์แก่บุคคลทุกคนที่มีสิทธิ

⁷² Hill and Messent with Glass, *supra* note 24, p. 185.

⁷³ CVR, Article 13 “1. The total damages payable by the carrier in respect of the same occurrence shall not exceed 250,000 francs for each victim. Any Contracting State may, however, set a higher limit or set no limit at all. When the carrier has his principal establishment in such a State, or in a non-contracting State whose legislation provides for a higher limit or does not provide for a limit at all, the law of that State, not including the rules relating to conflict of laws, shall apply for the determination of the total amount.”

⁷⁴ CVR, Article 19 “The franc referred to in this Convention shall be the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.”

ได้รับค่าเสียหาย ตามมาตรา 13 วรรคสาม⁷⁵ และในกรณีที่กฎหมายภายในกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าที่อนุสัญญาที่กำหนด ก็ให้นำกฎหมายภายในมาใช้บังคับกับการจำกัดความรับผิดดังกล่าว นั่นก็หมายความว่า อนุสัญญาต้องการให้จำนวนเงินที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้จะต้องไม่ต่ำกว่าที่อนุสัญญากำหนด บทบัญญัติในอนุสัญญาถือเป็นเพดานขั้นต่ำของจำนวนเงินการจำกัดความรับผิด ก็เพื่อให้เป็นประโยชน์กับบุคคลที่มีสิทธิได้รับค่าเสียหาย และในกรณีที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมากกว่า 1 ราย ในสิทธิเรียกร้องของคนโดยสารแต่ละราย มาตรา 13 วรรคสี่⁷⁶ ได้วางหลักให้สิทธิเรียกร้องเช่นนี้ต้องลดลงตามส่วน เช่น การรับขน นาย ก. ซึ่งคนโดยสารเสียชีวิตเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุระหว่างการรับขน โดย นาย ก. มีภรรยา คือ นาง ข. และบุตร 2 คน คือ ด.ช.หนึ่ง และ ด.ญ.สอง และมีบิดามารดา คือ นายเอและนางบี ทั้ง นาง ข., ด.ช.หนึ่ง, ด.ญ.สอง, นายเอ และนางบี ต่างก็เรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความตายของนาย ก. ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตน อยู่ที่ 250,000 ฟรังก์ทองคำ โดย นาง ข., ด.ช.หนึ่ง, ด.ญ.สอง, นายเอ และนางบี ต่างก็ได้รับค่าเสียหายตามส่วน คือ คนละ 50,000 ฟรังก์ทองคำ

ซึ่งต่อมา พิธีสาร ค.ศ. 1978 ได้แก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในอนุสัญญา มาตรา 13 วรรคหนึ่ง⁷⁷ จากเดิม “250,000 ฟรังก์ทองคำ” เป็น 83,333 หน่วยทางบัญชี” โดยยังคง

⁷⁵CVR, Article 13 “3. A higher limit may be agreed between the parties to the contract of carriage. Unless the contract provides otherwise, such agreement shall be for the benefit of all persons entitled to compensation.”

⁷⁶CVR, Article 13 “4. The limitations of damages referred to in this article shall apply to all the claims arising out of the death or wounding of or any other bodily or mental injury to a passenger. Where there is more than one claimant and the total of their claims exceeds the limit established, the claims shall be reduced proportionately.”

⁷⁷CVR 1978, Article 13 “1. The total damages payable by the carrier in respect of the same occurrence shall not exceed 83,333 units of account for each victim. Any Contracting State may, however, set a higher limit or set no limit at all. When the carrier has his principal establishment in such a State, or in a non-contracting State whose legislation provides for a higher limit or does not provide for a limit at all, the law of that State, not including the rules relating to conflict of laws, shall apply for the determination of the total amount.”

บทบัญญัติเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่รัฐภาคี หรือ กฎหมายภายในของประเทศภาคี หรือประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีบัญญัติไว้สูงกว่าหรือไม่จำกัดความรับผิด หรือผู้ขนส่งและคนโดยสารตกลงกันกำหนดให้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงกว่าที่อนุสัญญานี้กำหนดหรืออาจจะตกลงกัน กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวน รวมทั้งในกรณีที่มีผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมากกว่า 1 ราย ไว้เช่นเดียวกับบทบัญญัติในอนุสัญญา

3.4.5.2 การจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ

ในเรื่องการจำกัดความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระนั้น อนุสัญญาได้แยกจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามประเภทของสัมภาระ คือ สัมภาระลงทะเบียน และ สัมภาระที่คนโดยสารนำพกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ ตามมาตรา 16 วรรคหนึ่ง⁷⁸ ซึ่งวางหลักว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนในความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระในจำนวนที่เท่ากับจำนวนที่สูญหายหรือเสียหาย แต่ต้องไม่เกิน 500 ฟรังก์ทองคำ ต่อสัมภาระ 1 ชิ้น หรือไม่เกิน 2,000 ฟรังก์ทองคำ ต่อคนโดยสาร 1 คน และในกรณีที่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารแต่ละคนได้พกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่เกินกว่า 1,000 ฟรังก์ทองคำ ต่อคนโดยสาร 1 คน จึงอาจสรุปได้ว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนี้

- 1) ในกรณีที่สัมภาระ ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามความสูญหายหรือเสียหายจริง แต่ไม่เกิน 500 ฟรังก์ทองคำต่อสัมภาระ 1 ชิ้น หรือ ไม่เกิน 2,000 ฟรังก์ทองคำต่อคนโดยสาร 1 คน
- 2) ในกรณีที่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารได้นำพกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามความสูญหายหรือเสียหายจริง แต่ไม่เกินกว่าจำนวน 1,000 ฟรังก์ทองคำต่อคนโดยสาร 1 คน

⁷⁸CVR, Article 16 “1. When under the provisions of this Convention a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of or in respect of damage to luggage, such compensation shall be claimable in an amount equal to the amount of the loss or damage, but is shall not exceed 500 francs for each piece of luggage nor 2,000 francs for each passenger. Compensation may also be claimed in respect of total or partial loss of or in respect of damage to personal effects carried or worn by the passenger, but it shall not exceed 1,000 francs for each passenger.”

ซึ่งต่อมา พิธีสารได้มีการแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในอนุสัญญา มาตรา 16 วรรคหนึ่ง⁷⁹ ซึ่งวางหลักว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนในความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระในจำนวนที่เท่ากับจำนวนที่สูญหายหรือเสียหาย แต่ต้องไม่เกิน 166.67 หน่วยทางบัญชี ต่อสัมภาระ 1 ชิ้น หรือไม่เกิน 666.67 หน่วยทางบัญชี ต่อคนโดยสาร 1 คน และในกรณีที่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารแต่ละคนได้พกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ สูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายไม่เกินกว่า 333.37 หน่วยทางบัญชี ต่อคนโดยสาร 1 คน จึงอาจสรุปได้ว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนี้

1) ในกรณีสัมภาระ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามความสูญหายหรือเสียหายจริง แต่ไม่เกิน 166.67 หน่วยทางบัญชีต่อสัมภาระ 1 ชิ้น หรือ ไม่เกิน 666.67 หน่วยทางบัญชีต่อคนโดยสาร 1 คน

2) ในกรณีที่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารได้นำพกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามความสูญหายหรือเสียหายจริง แต่ไม่เกิน 333.37 หน่วยทางบัญชีต่อคนโดยสาร 1 คน

ซึ่งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดนี้ ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันกำหนดให้สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนด หรืออาจจะตกลงกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบโดยไม่จำกัดจำนวนเลยได้เช่นกัน ตามมาตรา 16 วรรคสาม⁸⁰

⁷⁹CVR 1978, Article 16 “1. When under the provisions of this Convention a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of or in respect of damage to luggage, such compensation shall be claimable in an amount equal to the amount of the loss or damage, but is shall not exceed 166.67 units of account for each piece of luggage nor 666.67 units of account for each passenger. Compensation may also be claimed in respect of total or partial loss of or in respect of damage to personal effects carried or worn by the passenger, but it shall not exceed 333.33 units of account for each passenger.”

⁸⁰CVR, Article 16 “3. Higher limits may be agreed between the parties to the contract of carriage.”

3.4.6 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

จะเห็นได้ว่า การยกเว้นความรับผิดหรือการจำกัดความรับผิดนั้นเป็นสิทธิและเป็นประโยชน์ที่ผู้ขนส่งจะได้รับจากบทบัญญัติของกฎหมาย แต่ถ้ามีพฤติการณ์บางอย่างหรือมีพฤติกรรมบางอย่างของผู้ขนส่ง ซึ่งรวมไปถึงตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนที่ไม่เหมาะสม ผู้ขนส่งก็ควรจะไม่ได้รับสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอีกต่อไป โดยอนุสัญญาได้กำหนดเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ใน มาตรา 18 วรรคสอง⁸¹ ซึ่งวางหลักว่า ความสูญหาย หรือเสียหายซึ่งเป็นผลมาจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบด้วยตามมาตรา 4 ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งกฎเกณฑ์เช่นว่านี้ใช้บังคับกับบุคคลซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบด้วยตามมาตรา 4 ดังนั้น ผู้ขนส่งอาจถูกตัดสิทธิไม่สามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ด้วยเหตุ 2 ประการ คือ

1. การจงใจกระทำโดยมิชอบ (willful misconduct) น่าจะหมายถึง การกระทำโดยเจตนาของผู้ขนส่ง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนที่ประสงค์จะให้เกิดความสูญหาย เสียหายขึ้น เช่น ลูกจ้างของผู้ขนส่งขโมยของของคนโดยสาร หรือจงใจโยนสัมภาระของคนโดยสารทิ้งออกนอกยานพาหนะเพื่อแกล้งคนโดยสาร เป็นต้น

2. ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) น่าจะหมายถึง การกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังเสียเลย ซึ่งเป็นระดับของความประมาทเลินเล่อที่สูงกว่าความประมาทเลินเล่อในกรณีทั่วไป โดยอาจคาดเห็นได้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้หรือหากระมัดระวังเพียงเล็กน้อยก็คงจะได้คาดเห็นการอาจเกิดความเสียหายเช่นนั้นได้และคงไม่กระทำ

⁸¹CVR, Article 18 “2. If the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by the carrier or a person for whom he is responsible under Article 4, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability wholly or in part or which limit the compensation payable. The same rule shall apply to a person for whom the carrier is responsible under Article 4 if that person’s liability is involved and the loss or damage results from willful misconduct or gross negligence by that person.”

ตัวอย่างเช่น ลูกจ้างของผู้ขนส่งโยนก้อนหินหรือลงไปในกองสัมภาระของคนโดยสาร โดยรู้อยู่ว่าจะเกิดไฟไหม้ได้แต่ก็ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังและก็ไม่ต้องการที่จะให้เกิดไฟไหม้แต่ผลสุดท้ายเกิดไฟไหม้ขึ้นจริง ๆ

3.5 ข้อตกลงที่ขัดกับอนุสัญญา

อนุสัญญานี้ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อตกลงที่ขัดกับที่อนุสัญญานี้กำหนด มาตรา 23⁸² ได้วางหลักว่า ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัยที่ทำให้สำหรับคนโดยสาร หรือข้อสัญญาที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ หรือข้อตกลงที่เป็นการลดภาระการพิสูจน์ รวมไปถึงข้อตกลงที่กำหนดเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลที่ทำไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ให้ถือว่าข้อตกลงเป็นโมฆะ แต่ข้อตกลงที่เป็นโมฆะเช่นนี้ไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่น ๆ ของสัญญา

อนุสัญญานี้ได้บัญญัติให้ข้อตกลงต่าง ๆ ที่เข้าลักษณะตาม มาตรา 23 นั้น เป็นข้อตกลงที่ไม่มีผลและตกเป็นโมฆะ แต่อย่างไรก็ตาม ความเป็นโมฆะนั้นจะไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับอื่น โดยข้อตกลงอื่นยังคงมีผลใช้บังคับได้ ซึ่งสรุปข้อตกลงที่ให้ถือว่าเป็นโมฆะ ได้ดังนี้

1. ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญา ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม

⁸²CVR, 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.”

2. ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันภัยที่กระทำไว้สำหรับคนโดยสาร
3. ข้อตกลงที่เป็นการผลักระการพิสูจน์ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องพิสูจน์
4. ข้อตกลงเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลที่ได้ทำไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย

3.6 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

3.6.1 เขตอำนาจศาล

บทบัญญัติของอนุสัญญาได้กำหนดเขตอำนาจศาลที่จะนำคดีมาฟ้องร้องเอาไว้ใน มาตรา 21 วรรคหนึ่ง⁸³ ซึ่งกำหนดให้ การดำเนินคดีทุกคดีอันเกิดขึ้นจากการรับขนภายใต้อนุสัญญานี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรที่ขาดคดีของรัฐภาคีซึ่งได้กำหนดขึ้นตามข้อตกลงระหว่างคู่สัญญา และนอกจากนี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรที่ขาดข้อพิพาทของประเทศซึ่งมีสถานที่ต่อไปนี้อยู่

(ก) สถานที่ที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ของสถานประกอบธุรกิจตั้งอยู่เป็นปกติ หรือ มีสถานประกอบธุรกิจที่ซึ่งสัญญารับขนจัดทำขึ้น หรือ

⁸³CVR, Article 21 “1. In all legal proceedings arising out of carriage under this Convention the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a Contracting Party designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of the country within whose territory is situated:

(a) the place where the defendant has his principal place of business, is habitually resident or has the place of business through which the contract of carriage was made; or

(b) the place where the loss or damage occurred; or

(c) the place of departure or of destination of the carriage;

and in no other court or tribunal.”

(ข) สถานที่ซึ่งความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หรือ

(ค) สถานที่ต้นทางหรือปลายทางของการรับขน

และจะฟ้องต่อศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีอื่นไม่ได้

จากบทบัญญัติดังกล่าว อาจแยกพิจารณาเขตอำนาจศาลตามที่อนุสัญญากำหนดได้

ดังนี้

1. เขตอำนาจศาลตามข้อตกลงของคู่สัญญา

ในกรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงกันกำหนดศาลที่สามารถระบุให้มีเขตอำนาจได้ ซึ่งก็คือ ศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา ส่วนศาลภายในประเทศนั้นจะเป็นศาลใด จะต้องพิจารณา ตามกฎหมายเรื่องเขตอำนาจศาลของประเทศนั้นอีกที การที่ข้อตกลงในสัญญาได้ระบุให้ศาลแห่ง ประเทศที่มีใช้ภาคีอนุสัญญามีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ข้อตกลงดังกล่าวย่อมไม่มีผลและ ตกเป็นโมฆะตามมาตรา 23 เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวมีลักษณะขัดกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา

2. เขตอำนาจศาลตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้

แม้คู่สัญญาจะได้ตกลงกันเลือกศาลที่อำนาจในการพิจารณาคดี หรือคู่สัญญาไม่ได้ ตกลงในเรื่องศาลที่มีเขตอำนาจไว้ คู่สัญญาสามารถจะนำคดีมาฟ้องร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจต่าง ๆ ซึ่งมีสถานที่ต่อไปนี้ตั้งอยู่

1) สถานที่ซึ่งผู้ขนส่ง (จำเลย) มีสำนักงานแห่งใหญ่ของสถานประกอบการ หรือ สถานที่ซึ่งได้ทำสัญญารับขนขึ้น

2) สถานที่ซึ่งความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น

3) สถานที่ต้นทางหรือปลายทางของการรับขน

3.6.2 อายุความ

บทบัญญัติในอนุสัญญากำหนดเรื่องอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ใน มาตรา 22 วรรคหนึ่ง⁸⁴ วางหลักว่า สำหรับความเสียหายแก่ชีวิต หรือร่างกายไม่ว่าส่วนใด หรือจิตใจ ของคน

⁸⁴ CVR, Article 22 “1. The period of limitation for actions arising out of the death or wounding of or out of any other bodily or mental injury to a passenger shall be three years.

โดยสาร คนโดยสารต้องฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับตั้งแต่วันที่คนโดยสารที่ได้รับความทุกข์ทรมานจากความสูญหายหรือเสียหาย ได้รู้หรือควรได้รู้ถึงความเสียหายนั้น แต่อย่างไรก็ตามอายุความดังกล่าวต้องไม่เกิน 5 ปี จากวันที่เกิดเหตุการณ์เช่นนั้น และมาตรา 22 วรรคสอง⁸⁵ บัญญัติว่า อายุความในการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการรับขนภายใต้อนุสัญญานี้ที่นอกเหนือจากที่กล่าวไว้ในวรรคหนึ่งของมาตรานี้ในทุกกรณีต้องไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทางของคนโดยสาร หรือในกรณีที่มาไม่ถึง อายุความจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง ณ สถานที่ปลายทางของคนโดยสาร

จากบทบัญญัติดังกล่าว ทำให้สามารถแยกพิจารณาได้ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องภายในอายุความ มี 2 ประการ ดังนี้

1. การใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีความเสียหายแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจ คนโดยสารหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องฟ้องร้องคดี ภายใน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้รับเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจได้ทราบถึงความเสียหายดังกล่าวนั้น แต่ต้องไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุการณ์อันทำให้เกิดความเสียหายเช่นนั้น โดยจะเรียกว่าสิทธิในการนำคดีมาฟ้องร้องต่อศาลว่าเป็น “อายุความ” และหากพ้นจากระยะเวลาตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ก็ถือสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นอันขาดอายุความ

2. การใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญา รับขนในกรณีอื่น ๆ

สิทธิเรียกร้องตามสัญญา รับขนในกรณีอื่น ๆ เช่น การที่คนโดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายกรณีที่สัมภาระสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือการที่ผู้ขนส่งฟ้องเรียกค่าขนส่ง

The period of limitation shall run from the date on which the person suffering the loss or damage had or should have had knowledge of it. However, the period of limitation shall not exceed five years from the date of the accident.”

⁸⁵ CVR, Article 22 “2. The period of limitation for actions arising out of carriage under this Convention other than those referred to in paragraph 1 of this Article shall in all cases be one year.

The period of limitation shall run from the date on which the vehicle arrived at the place of destination of the passenger or, in the case of non-arrival, from the date on which the vehicle ought to have arrived at the place of destination of the passenger.”

เป็นต้น ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องฟ้องร้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงสถานที่ปลายทาง หรือในกรณีที่ยานพาหนะมาไม่ถึงสถานที่ปลายทาง อายุความจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ยานพาหนะควรจะมาถึง

โดยเหตุที่จะทำให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้น อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ในมาตรา 22 วรรคสาม⁸⁶ ซึ่งกำหนดว่า การเรียกร้องเป็นหนังสือ จะทำให้อายุความสะดุดหยุดลงจนถึงวันที่ผู้ขนส่งได้คัดค้านข้อเรียกร้องโดยแจ้งเป็นหนังสือและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องคืนกลับไปยังผู้เรียกร้อง หากมีการยอมรับข้อเรียกร้องในบางส่วน อายุความจะเริ่มนับอีกครั้งเฉพาะในส่วนของการเรียกร้องที่ยังมีข้อโต้แย้งอยู่เท่านั้น ซึ่งภาระการพิสูจน์ในเรื่องการได้รับข้อเรียกร้องหรือการตอบและส่งคืนเอกสารดังกล่าวจะตกอยู่กับคู่สัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างข้อเท็จจริงเหล่านั้น แต่ทั้งนี้ อายุความจะไม่สะดุดหยุดลงอีกโดยการเรียกร้องต่อไปอีกในเรื่องเดียวกัน เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ตกลงที่จะรับไว้พิจารณา

ส่วนในเรื่องการขยายอายุความนั้น อนุสัญญานี้ก็ได้บัญญัติให้เป็นไปตามกฎหมายของศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี มาตรา 22 วรรคสี่⁸⁷ ซึ่งกำหนดว่า การขยายอายุความต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายของศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีที่พิจารณาคดี แต่ไม่รวมถึงกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกัน กฎหมายเช่นว่านี้ต้องว่าด้วยสิทธิในการดำเนินคดีตามอายุความใหม่ที่เพิ่มขึ้น

⁸⁶ CVR, Article 22 “3. A written claim shall suspend the period of limitation until the date on which the carrier rejects the claim by notification in writing and returns any documents handed to him in support of the claim. If a part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim which is still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party relying upon those facts. Further claims having the same object shall not suspend the running of the period of limitation unless the carrier agrees to consider them.”

⁸⁷ CVR, Article 22 “4. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the extension of the period of limitation shall be governed by the provisions of the law of the court or tribunal seized of the case not including the rules relating to conflict of laws. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.”