

กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

กฎหมายไทยที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศนั้น ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเช่นว่านี้โดยเฉพาะเจาะจง หากแต่กฎหมายไทยที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการรับขนคนโดยสารทางถนนภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายเพียงฉบับเดียว คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 หมวด ได้แก่ หมวด 1 รับขนของ และหมวด 2 รับขนคนโดยสาร ตั้งแต่มาตรา 608-639 รวมทั้งสิ้น 32 มาตรา ดังนั้น บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะกล่าวถึงต่อไปในวิทยานิพนธ์บทนี้ หากมิได้กล่าวเป็นอย่างอื่นก็ให้หมายถึงบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารโดยตรงนั้น จะมีเพียง 6 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 634-639 อย่างไรก็ตาม หากเป็นสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเกี่ยวกับเครื่องเดินทาง¹ มาตรา 637 ก็บัญญัติให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 เรื่องรับขนของ ตั้งแต่มาตรา 610-633 ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสาร และยังต้องนำบททั่วไปที่เกี่ยวกับการรับขนตามมาตรา 608-609 มาใช้บังคับด้วย

สัญญารับขนนั้นได้มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

1. สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย²

2. สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะ

¹ คำว่า “เครื่องเดินทาง” ซึ่งภาษาอังกฤษใช้คำว่า “luggage” นั้น ผู้เขียนเห็นว่า ไม่ได้หมายถึงแค่กระเป๋าเสื้อผ้าของคนโดยสารเท่านั้น แต่มีความหมายรวมถึงสิ่งของทุกอย่างที่คนโดยสารที่นำไปด้วยในการเดินทาง และน่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “สัมภาระ”

² จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, (พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493), น. 173.

หรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง³

3. สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงกับผู้ส่งหรือคนโดยสารที่จะขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร⁴

จากความหมายดังกล่าวพอสรุปได้ว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาอย่างน้อยสองฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายผู้ขนส่งกับฝ่ายผู้ส่งหรือคนโดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์ในการรับขนจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแลกกับบำเหน็จ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะของสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนแล้ว สัญญารับขนคนโดยสารทางถนนจึงเป็นสัญญาที่มีลักษณะดังนี้

1. มีคู่สัญญาอย่างน้อยสองฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ขนส่ง กับ ฝ่ายคนโดยสาร
2. เป็นการรับขนคนโดยสาร
3. ขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง
4. ใช้ถนนเป็นที่ทำการรับขน
5. มีการชำระบำเหน็จ

สัญญารับขนคนโดยสารนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ได้กำหนดแบบเอาไว้ ดังนั้นเมื่อคู่สัญญาคือ ผู้ขนส่งและคนโดยสารตกลงกันไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายที่จะทำการรับขนคนโดยสาร สัญญารับขนคนโดยสารก็สมบูรณ์มีผลบังคับใช้ได้ โดยไม่จำเป็นต้องทำเป็นหนังสือแต่อย่างใด

การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้แก่การรับขนของหรือคนโดยสารนั้น กฎหมายได้กำหนดขอบเขตของการบังคับใช้โดยพิจารณาถึงตัวผู้ขนส่ง และวิธีการที่ใช้หรือ

³กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน, (กรุงเทพมหานคร : สุทธิสารการพิมพ์, 2528), น. 41.

⁴ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547), น. 208.

ประเภทของการรับขน เป็นสำคัญ ซึ่งตามมาตรา 609⁵ ได้บัญญัติไว้ถึงข้อยกเว้นในการที่ไม่นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญาลักษณะ 8 รับขน มาใช้บังคับใน 3 กรณี ดังนี้

1. การรับขนของหรือคนโดยสารทางรถไฟ ซึ่งมีผู้ขนส่งคือกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย)

2. การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข

3. การรับขนของทางทะเล

เหตุผลที่มีให้นำบทบัญญัติในลักษณะนี้มาใช้บังคับกับการรับขนทั้ง 3 กรณีข้างต้น เนื่องมาจากการรับขนทั้ง 3 กรณีมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องใช้บังคับเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายลักษณะรับขนในมาตราอื่น ๆ ประกอบกับมาตรา 609 แล้ว เห็นว่า กฎหมายมิได้กล่าวถึงว่าบทบัญญัติในลักษณะนี้จะใช้บังคับแก่กรณีใดบ้าง หากแต่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 609 ว่ามิให้ใช้กฎหมายลักษณะนี้กับกรณีตามมาตราดังกล่าว หมายความว่า ในสัญญารับขนของหรือคนโดยสารทุกประเภทที่มีใช้กรณีตามมาตรา 609 แล้ว ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะนี้มาใช้บังคับ

เมื่อการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนของไทย มิใช่กรณีใดกรณีหนึ่งตามมาตรา 609 จึงไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับมาตรานี้ กล่าวคือ หากมีกรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนเกิดขึ้นก็ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน มาใช้บังคับ

4.1 คำจำกัดความของผู้ขนส่ง

มาตรา 608 ได้บัญญัติคำจำกัดความของผู้ขนส่ง (carrier) ไว้ว่า “อันว่าผู้ขนส่ง ภายใต้อความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางการค้าปกติของตน”

⁵ มาตรา 609 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

การรับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับการนั้น ๆ”

เมื่อพิจารณาจากตัวบทมาตรา 608 แล้วก็จะเห็นได้ว่าบุคคลจะเป็นผู้ขนส่งตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 608 นั้น จะมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่เป็นผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยบุคคลนี้จะเป็นบุคคลธรรมดา เช่น นาย ก. หรือ นาย ข. ซึ่งประกอบอาชีพในการรับขนส่งของ หรือจะเป็นนิติบุคคล เช่น บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ก็ได้

2. การงานที่ผู้ขนส่งตกลงจะทำนั้น คือ การขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

3. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จ

ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการคำปกติ “เพื่อบำเหน็จเป็นทางการคำปกติ” นั้น บำเหน็จ⁶ หมายถึง รางวัลหรือค่าเหนื่อย ซึ่งในกรณีนี้หมายถึง “สินจ้างที่ทำให้เป็นการตอบแทนการรับขนส่งของหรือคนโดยสารที่ผู้ขนส่งได้ทำไป” บำเหน็จตามความหมายในมาตรา 608 จึงเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่นใดอันเนื่องมาจากการขนส่งของหรือคนโดยสาร แต่ถ้าเป็นเงินหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากการอย่างอื่นที่ไม่ใช่จากการขนส่งของหรือคนโดยสาร เช่น เงินหรือผลประโยชน์ที่ได้มาในรูปกำไรของสินค้าที่พ่อค้าขายให้แก่ลูกค้า โดยมีหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นไปให้ถึงที่อยู่ของลูกค้า แต่มิได้เก็บค่าขนส่งเพิ่มจากราคาสินค้า เช่นนี้ไม่ถือว่าเป็นการรับขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางการคำปกติตามมาตรา 608 หรืออีกกรณีหนึ่ง นาย ก. ขายผลไม้จำนวน 10 ข่ง ให้แก่ นาย ข. และ นาย ก. ตกลงกับ นาย ข. ว่าให้ นาย ก. นำผลไม้ไปส่งที่บ้านของ นาย ข. โดยมีได้เรียกเก็บค่าขนส่งจาก นาย ข. เพิ่มจากค่าผลไม้ที่ขายให้แก่ นาย ข. กรณีเช่นนี้แม้จะดูเหมือนว่า นาย ก. ได้ประโยชน์ที่แฝงอยู่ในราคาของผลไม้แล้วก็ตามก็ไม่เรียกว่าเป็นบำเหน็จเป็นทางการคำปกติที่ได้รับจากการรับขนส่งผลไม้ นาย ก. จึงไม่ใช่ผู้ขนส่งตามมาตรา 608

บำเหน็จนี้หากเป็นการรับขนส่งของจะเรียกว่า “ค่าระวาง” แต่ถ้าเป็นการรับขนส่งคนโดยสารจะเรียกว่า “ค่าโดยสาร” หากปรากฏว่ามีบุคคลได้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยเป็นการกระทำที่ทำให้เปล่า ไม่มีการเรียกบำเหน็จ คือ ไม่เรียกเก็บค่าระวางหรือค่าโดยสาร บุคคลนั้นก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของมาตรา 608 เช่น นาย ก. ขอดำเนินการขนส่งของของ นาย ข. เพื่อกลับบ้าน เพราะเห็นว่า นาย ข. จะต้องขับรถยนต์เปล่า ๆ โดยไม่ได้บรรทุกอะไรเพื่อไปธุระ

⁶ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542, (กรุงเทพมหานคร: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์, 2546), น. 626.

แถวนั้นอยู่แล้ว ถ้า นาย ข. ยอมให้ นาย ก. ขึ้นรถของตนโดยมิได้เรียกเก็บค่าโดยสาร นาย ข. ก็ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608

4. บุคคลที่เป็นผู้ขนส่งตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ จะต้องประกอบอาชีพในการรับขนส่งของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระของตน คือประกอบอาชีพในการรับขนส่งอยู่เป็นประจำ มิใช่รับขนส่งเป็นครั้งคราว หากว่าบุคคลนั้นกระทำการขนส่งเป็นครั้งคราว ถึงแม้ว่าจะมีการเรียกเก็บหรือให้ค่าบำเหน็จก็ตาม บุคคลนั้นก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่ง เช่น นาย ก. วานให้ นาย ข. ซึ่งประกอบอาชีพค้าขาย ขับรถพาตนไปยังโรงพยาบาล โดยตกลงให้ค่าบำเหน็จแก่ นาย ข. นาย ข. ก็มีใช้ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ปัญหาที่น่าพิจารณาประการหนึ่งเกี่ยวกับการเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 คือ จำเป็นหรือไม่ที่ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง ในเรื่องนี้ถ้าดูจากถ้อยคำตามตัวบทมาตรา 608 เอง ก็ได้บังคับให้ผู้ขนส่งต้องมียานพาหนะในการรับขนส่งเป็นของตนเอง ผู้ขนส่งเพียงทำสัญญากับผู้ส่งโดยตกลงรับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าโดยปกติของตน ก็ถือเป็นผู้ขนส่งแล้ว ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะที่ใช้ในการรับขนส่งเป็นของตนเอง โดยมีคำพิพากษาฎีกาที่ 149/2523⁷ และคำพิพากษาฎีกาที่ 1331/2538⁸ ได้วางหลักไว้ว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง

⁷คำพิพากษาฎีกาที่ 149/2523 จำเลยเป็นผู้ประกอบกิจการรับขนส่งคนโดยสาร จำเลยต้องรับผิดชอบคนโดยสารในความเสี่ยงที่เกิดขึ้น จะปฏิเสธความผิดโดยอ้างว่ารถโดยสารคันนั้นเข้ามาและคนขับไม่ใช่ลูกจ้างของตนหาได้ไม่ จำเลยจึงต้องชดเชยค่าเสียหายที่ภริยาและบุตรของโจทก์ตาย

⁸คำพิพากษาฎีกาที่ 1331/2538 โจทก์มอบให้จำเลยที่ 1 ซึ่งมีจำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการติดต่อดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและการลากจูงตู้บรรจุสินค้าไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของโจทก์ซึ่งอยู่ต่างจังหวัดและลากจูงตู้บรรจุสินค้านี้ดังกล่าวไปส่งมอบให้บริษัท น. ที่ทำเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งและไม่มีรถบรรทุกเป็นของตนเอง แต่การขนส่งและรับขนส่งสินค้าเป็นวัตถุประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ 1 ที่ได้จดทะเบียนไว้ก็ถือว่าจำเลยที่ 1 ประกอบการเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าโดยปกติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 การที่จำเลยที่ 1 ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 นำรถไปลากจูงตู้บรรจุสินค้านี้ดังกล่าว ย่อมเป็นการมอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง เมื่อของที่รับขนส่ง

การให้คำจำกัดความว่าบุคคลใดเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้นมีความสำคัญ เนื่องจากเป็น การกำหนดว่าจะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขนมาใช้บังคับหรือไม่ หรือใน กรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหายแก่สินค้าหรือคนโดยสาร บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง หรือไม่ และคู่สัญญามีสิทธิ หน้าที่ ตามสัญญาหรือกฎหมายในเรื่องรับขนหรือไม่⁹ เช่น จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการรับขนสินค้าทางทะเลโดยเรือเดินทะเลของจำเลยที่ 1 มารับตู้ลำเลียงอันบรรจุน้ำมัน แล้ว ฌ ทำเรือสตีบ แต่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) จำเลยที่ 2 เป็นผู้ผูกขาดการ รับขนสินค้าเข้าไปในบริเวณท่าเรือตลอดจนการให้บริการด้านการท่าเรือ จำเลยที่ 1 จึงจ้าง จำเลยที่ 2 ให้จัดรถทำการลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรทุกสินค้าและลากจูงไปยังท่าเรือ สตีบ แต่การตกลงรับขนส่งของทั้งในช่วงทางบกและทางทะเล จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับผิดชอบและ ตกลงกับเจ้าของสินค้าผู้ส่ง แสดงว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้ารายพิพาทจากกรุงเทพมหานคร ผ่านท่าเรือสตีบ ไปให้แก่บริษัท ท. ที่ท่าเรือฮ่องกง ดังนี้ จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งในช่วงทางบก ด้วย¹⁰ หรือโจทก์เป็นเพียงผู้ให้เช่ารถเพื่อใช้บรรทุกและเก็บสินค้าคือเครื่องจักรพิพาทไว้ในบริเวณ การท่าเรือแห่งประเทศไทย จนกว่าเจ้าของสินค้าจะขนย้ายออกไปเท่านั้น ไม่ได้มีสัญญาต่อกันว่าโจทก์ จะต้องขนสินค้าดังกล่าวไปส่งให้แก่เจ้าของสินค้า ฌ สถานที่แห่งอื่นแต่อย่างใด จึงไม่มีค่าระวาง พาทนะและอุปกรณ์ที่โจทก์จะเรียกเอาจากเจ้าของสินค้าได้คงมีเฉพาะค่าเช่าที่เจ้าของสินค้าค้าง ขำระอยู่ สัญญาระหว่างโจทก์กับเจ้าของสินค้าจึงไม่ใช่สัญญารับขนของ โจทก์ไม่ใช่ผู้ขนส่ง โจทก์ จึงอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630 ยึดหน่วงเครื่องจักรพิพาทที่ จำเลยที่ 6 และที่ 7 ประมูลซื้อไว้เพื่อเป็นประกันการชำระค่าเช่าที่เจ้าของสินค้าค้างชำระหาได้ไม่ และเมื่อโจทก์ไม่มีสิทธิยึดหน่วงดังกล่าว การที่จำเลยที่ 2 ร่วมกับจำเลยที่ 7 เข้าทำการตรวจค้นที่ ทำการของโจทก์แล้วยึดเอาเครื่องจักรพิพาทจากโจทก์ไป จึงเป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์¹¹

สูญหายไป เพื่อความผิดของจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 1 และที่ 2 จึงต้องร่วมกับจำเลยที่ 3 รับผิดชอบ โจทก์ด้วย ตามมาตรา 617

⁹ไมทิต เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 3, น. 208.

¹⁰คำพิพากษาฎีกาที่ 2570/2523

¹¹คำพิพากษาฎีกาที่ 6342/2538

4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

1. สิทธิที่จะได้รับค่าโดยสาร

เมื่อผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญารับคนโดยสารทั้งหน้าที่ในการรับคนโดยสารและเครื่องเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง และหน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทางครบถ้วนแล้ว ซึ่งจะกล่าวต่อไปนั้น ผู้ขนส่งย่อมจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทน นั่นก็คือได้รับค่าโดยสารจากคนโดยสาร ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่าผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่รับขนของหรือคนโดยสารเพื่อำเห็จ ซึ่งก็คือ ค่าโดยสาร จึงเป็นหน้าที่ของคนโดยสาร ที่จะต้องชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่ง

หากคนโดยสารไม่ชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่ง ก่อให้เกิดสิทธิในการเรียกร้องค่าโดยสาร ซึ่งสิทธิเรียกร้องในลักษณะนี้จะเป็นบุริมสิทธิแก่ผู้ขนส่งสำหรับค่าโดยสาร โดยเป็นบุริมสิทธิมีอยู่เหนือเครื่องเดินทางทั้งหมดอันอยู่ในมือของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 267¹² ผู้ขนส่งจะใช้บุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินอันเป็นของบุคคลภายนอกก็ได้ เว้นแต่ตนจะได้รู้ในเวลาอันควรรู้ได้ว่าทรัพย์สินเหล่านั้นเป็นของบุคคลภายนอก¹³ ถ้าสังหาริมทรัพย์นั้นถูกลักหรือสูญหาย ก็ต้องบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการแสวงคืนครองทรัพย์สินตามมาตรา 269¹⁴

2. สิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด

เมื่อคนโดยสารเดินทางมาถึงยังจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งต้องส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสาร ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งดังจะได้กล่าวต่อไป แต่ในบางกรณีคนโดยสารอาจจะ

¹²มาตรา 267 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บุริมสิทธิในมูลรับขนนั้น ใช้สำหรับชำระค่าระวางพาหนะ ในการรับขนคนโดยสารหรือของ กับทั้งค่าใช้จ่ายอันเป็นอุปกรณ์ และเป็นบุริมสิทธิมีอยู่เหนือของและเครื่องเดินทางทั้งหมดอันอยู่ในมือ ของผู้ขนส่ง”

¹³สัญญา สัจจวานิช, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ว่าด้วยเช่าทรัพย์สิน เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2512), น. 215.

¹⁴มาตรา 269 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บุริมสิทธิในมูลรักษาสังหาริมทรัพย์นั้น ใช้สำหรับเอาค่าใช้จ่ายเพื่อรักษาสังหาริมทรัพย์ และมีอยู่เหนือสังหาริมทรัพย์อันนั้น

อนึ่งบุริมสิทธินี้ยังใช้สำหรับเอาค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอันได้เสียไปเพื่อที่จะสงวนสิทธิหรือรับสภาพสิทธิ หรือบังคับสิทธิ อันเกี่ยวด้วยสังหาริมทรัพย์นั้นอีกด้วย”

ไม่อยู่รับมอบเครื่องเดินทาง การที่จะให้ผู้ขนส่งเก็บรักษาเครื่องเดินทางไว้จะเป็นการทำให้ผู้ขนส่งรับภาระมากเกินไป กฎหมายจึงบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะเอาเครื่องเดินทางออกขายได้ภายใน 3 ประการ ตามมาตรา 636¹⁵ คือ

ก. กำหนดระยะเวลาที่คนโดยสารไม่มารับมอบเครื่องเดินทาง

การที่ผู้ขนส่งจะนำเครื่องเดินทางออกขายได้นั้นก็ต่อเมื่อคนโดยสารไม่มารับเครื่องเดินทางเมื่อเครื่องเดินทางนั้นมาถึงจุดหมายปลายทางแล้วเกินกว่า 1 เดือน

เว้นแต่ในกรณีที่เครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสีย เช่น ผลไม้ ผัก ในกรณีนี้หากเก็บรักษาเครื่องเดินทางไว้นานเครื่องเดินทางนี้ก็จะเน่าเสีย ผู้ขนส่งอาจนำเครื่องเดินทางออกขายเมื่อพ้นระยะเวลาไป 24 ชั่วโมง นับแต่เครื่องเดินทางมาถึง

จะสังเกตได้ว่า มาตรา 636 นี้กำหนดไว้แตกต่างจากมาตรา 631¹⁶ เรื่องรับขนของ ซึ่งผู้ขนส่งของจะนำของออกขายทอดตลาดไม่ได้ เว้นแต่เป็นของสดของเสีย ผู้ขนส่งต้องนำของไป

¹⁵มาตรา 636 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้เมื่อของนั้นถึงแล้วรออยู่ล่วงเวลากว่าสี่สิบชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีดังว่านี้ด้วย अनुโลमतตามควรนั้น”

¹⁶มาตรา 631 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดังนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสีย ไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์สินได้

ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสียหาย ความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

อนึ่งการเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นนั้นผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าว

ฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ในกรณีเครื่องเดินทางนี้กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งทำการขายทอดตลาดเครื่องเดินทางได้เลย โดยไม่จำเป็นต้องนำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ จึงอาจมีปัญหว่า ถ้าหากผู้ขนส่งจะนำเอาเครื่องเดินทางของคนโดยสารไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ จะทำได้หรือไม่ ซึ่งเห็นว่าจะทำได้ เนื่องจากว่ามาตรา 636 เป็นกฎหมายที่กล่าวไว้โดยเฉพาะถึงวิธีการจัดการกับเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่มารับมอบภายในกำหนดและให้สิทธิซึ่งควรจะเป็นสิทธิในวิธีทางสุดท้ายคือการนำเครื่องเดินทางออกขายก็ตาม แต่การให้สิทธิในการนำเครื่องเดินทางตามมาตรานี้ก็หาเป็นบทบังคับโดยเด็ดขาดแก่ผู้ขนส่งไม่ กล่าวคือหากผู้ขนส่งเห็นว่าจะมีวิธีการทางกฎหมาย เช่น การวางทรัพย์ หรือวิธีการอื่นใด เช่น การนำส่งคืนคนโดยสาร ณ ที่อยู่ของคนโดยสาร ซึ่งจะเป็นการปฏิบัติการชำระหนี้ที่ต้องส่งคืนเครื่องเดินทางแก่คนโดยสาร อันจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งและคนโดยสารเองมากกว่าการนำเครื่องเดินทางออกขายก็ย่อมทำได้

ข.วิธีการขาย

การขายตามมาตรา 636 นั้นต้องเป็นการขายทอดตลาดเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นการขายเครื่องเดินทางปกติหรือการขายเครื่องเดินทางที่มีสภาพเป็นของสดของเสียได้

การขายทอดตลาด คือ การขายทอดตลาดตามมาตรา 509-517 โดยบัญญัติให้ผู้ขายนำทรัพย์สินออกขายโดยเปิดเผยแก่บุคคลทั่วไปให้สามารถเข้าสู่ราคาและผู้ขายตกลงขายทรัพย์สินนั้นแก่ผู้ให้ราคาสูงสุด ซึ่งความตกลงของผู้ขายนี้อาจแสดงออกโดยวิธีเคาะไม้หรือตามจารีตประเพณีอื่นก็ได้

ค.วิธีการจัดการเกี่ยวกับเงินที่ได้จากการขายทอดตลาด

เมื่อผู้ขนส่งได้นำเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่มารับภายในกำหนดออกขายทอดตลาดแล้ว เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดนั้น ผู้ขนส่งจะนำมาเป็นเงินของตนทั้งสิ้นก็ได้ หากแต่ต้องกระทำการเกี่ยวกับเงินนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งตามมาตรา 636 วรรคสาม ได้บัญญัติให้นำมาตรา 632¹⁷ มาใช้บังคับ โดยกรณีที่ผู้ขนส่งได้ขายทอดตลาดเครื่องเดินทางของคนโดยสารและได้เงินสุทธิจากการขายทอดตลาดมาเท่าใด ผู้ขนส่งก็มีสิทธิหักเงินดังกล่าวไว้ เพื่อนำมาชำระ

“ไซ้รู้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย”

¹⁷มาตรา 632 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนสุทธิเท่าใด ให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นเงินค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์ ถ้าและยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใดต้องส่งมอบให้แก่บุคคลผู้ควรที่จะได้เงินนั้นโดยพลัน”

ค่าโดยสารหรือชำระค่าใช้จ่ายอื่นอันถือเป็นอุปกรณ์ของค่าโดยสารที่คนโดยสารยังไม่ได้ชำระ ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดก็ต้องส่งคืนให้แก่บุคคลผู้ที่ควรจะได้รับ ซึ่งในที่นี้น่าจะเป็นคนโดยสารนั่นเอง¹⁸

3. หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารและเครื่องเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

สัญญารับขนคนโดยสารเป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่งที่ผู้ขนส่งกับคนโดยสารต่างมีสิทธิหน้าที่ต่อกัน และหน้าที่ประการที่สำคัญของผู้ขนส่งในสัญญารับขนคนโดยสารก็คือ หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารพร้อมเครื่องเดินทางหากมี จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งในสัญญารับขนคนโดยสารนี้โดยทั่วไปแล้ว ผู้ขนส่งกับคนโดยสารอาจมีข้อตกลงโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายถึงกำหนดเวลาในการทำการรับขน โดยหน้าที่ในการรับขนนี้จึงต้องหมายถึง การรับขนโดยปลอดภัยและภายในเวลาที่กำหนดด้วย ดังนั้นหากผู้ขนส่งตกลงทำสัญญารับขนคนโดยสารกับคนโดยสาร แล้วต่อมาไม่ดำเนินการรับขนคนโดยสาร ไม่นำคนโดยสารไปยังจุดหมายที่ตกลงกันไว้ ขนส่งคนโดยสารไปยังจุดหมายแต่ชักช้ากว่ากำหนด หรือขนส่งโดยประการที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวหรือทรัพย์สินของคนโดยสาร ก็ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการผิดหน้าที่ของตนเองตามสัญญารับขนคนโดยสาร

4. หน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง

ในการเดินทางนั้นปกติคนโดยสารมักจะไม่ได้เดินทางไปตัวเปล่า เว้นแต่คนโดยสารเดินทางในระยะสั้น ๆ โดยคนโดยสารอาจจะมีกระเป๋าเดินทาง สัมภาระอื่น ๆ ในยานพาหนะนั้น อาจเรียกรวม ๆ ว่า “เครื่องเดินทาง” (luggage) ซึ่งโดยปกติจะเป็นการบริการให้แก่คนโดยสาร แม้จะไม่ได้คิดค่าธรรมเนียมเอาจากเครื่องเดินทางของคนโดยสารนี้

มาตรา 635¹⁹ กำหนดว่าเมื่อคนโดยสารถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งต้องส่งมอบเครื่องเดินทางที่คนโดยสารส่งมอบให้ทันที เหตุผลในมาตรานี้มีอยู่ว่าเครื่องเดินทางเป็นของจำเป็นที่คนโดยสารจะต้องใช้ หากส่งมอบให้ล่าช้า คนโดยสารก็อาจจะขลุกขลักเดือดร้อนได้²⁰

¹⁸ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 3, น. 295-296.

¹⁹มาตรา 635 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง”

²⁰อัมพร จันทรวิจิตร, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยซื้อขายแลกเปลี่ยน ให้ คำประกัน จำนอง จำนำ ตัวแทน นายหน้า รับขน และเก็บของในคลังสินค้า, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2512), น. 313.

อนึ่ง มาตรา 635 นี้ กำหนดเฉพาะเครื่องเดินทาง ถ้าหากเป็นของอย่างอื่นที่ไม่ใช่เครื่องเดินทางก็ไม่เข้ามาตรานี้ เช่น สินค้าที่คนโดยสารจะนำไปขาย หรือถ้าเครื่องเดินทางนั้นเป็นของอื่น และผู้ขนส่งคิดค่าขนส่งเพิ่มขึ้น ในกรณีนี้มาตรา 637²¹ บัญญัติให้นำกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของมาใช้บังคับ

คำว่า “ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งทันเวลา” น่าจะหมายความว่า ก่อนที่ยานพาหนะจะออกเดินทาง จึงจะถือได้ว่าคนโดยสารได้ทำการส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่งทันเวลา ต่อมาเมื่อคนโดยสารเดินทางมาถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่จะต้องส่งมอบเครื่องเดินทางที่ตนได้รับมอบไว้ให้แก่คนโดยสารทันทีที่คนโดยสารเดินทางมาถึง

การขนเครื่องเดินทางของคนโดยสารนั้น ผู้ขนส่งจะขนไปกับยานพาหนะที่ใช้ในการโดยสารหรือไม่ได้ขนไปกับยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนคนโดยสารก็ได้ โดยผู้ขนส่งอาจจะใช้ยานพาหนะอื่นทำการรับขนก็ได้ เพียงแต่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางเมื่อคนโดยสารถึงยังจุดหมายปลายทาง

4.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน ไม่ว่าจะเป็นการรับขนของหรือการรับขนคนโดยสาร เนื่องจากการเดินทางของคนโดยสารในทุก ๆ ครั้ง คนโดยสารทุกคนต่างก็ต้องการได้รับความความปลอดภัยและความสะดวก หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างเดินทาง คนโดยสารก็จะคาดหวังที่จะได้รับความคุ้มครองจากระบบความรับผิดตามกฎหมายรับขนว่า บุคคลใดจะเป็นผู้ชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

²¹มาตรา 637 บัญญัติว่า “สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1”

4.3.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

ผู้ขนส่งนั้นนอกจากจะมีหน้าที่ในการนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว ยังต้องขนส่งคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพด้วย ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายอย่างใดขึ้นผู้ขนส่งอาจต้องรับผิด ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ตัวคนโดยสาร เช่น จะเป็นคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หรือกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่เครื่องเดินทาง รวมไปถึงทรัพย์สินติดตัวของคนโดยสาร หรือความซักช้าในการรับขน ผู้ขนส่งต้องรับผิด ทั้งนี้เพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรับผิดชอบในเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัย (Obligation de sécurité) ของคนโดยสาร²² ผู้ขนส่งในฐานะผู้มีวิชาชีพทางด้านนี้โดยเฉพาะต้องใช้ความสามารถและความระมัดระวังเป็นพิเศษ ดังนั้น มาตรา 634²³ และมาตรา 616²⁴ จึงมีหลักเกณฑ์ในเบื้องต้นว่า หากผู้ขนส่งต้องการปฏิเสธให้ตนเองหลุดพ้นจากความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดประการหนึ่งประการใด ได้แก่ เหตุสุดวิสัย ความผิดของคนโดยสาร หรือสภาพแห่งของนั่นเอง ลักษณะของความรับผิดตามสัญญาขนส่งคนโดยสารเช่นนี้อาจกล่าวได้ว่า เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เนื่องจากผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้น้อย และเหตุยกเว้นเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่มีได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง²⁵

4.3.2 ประเภทของความรับผิด

4.3.2.1 คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อตัวคนโดยสารขึ้น ทำให้คนโดยสารเสียชีวิต โดยผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าปลงศพ และในกรณีที่คนโดยสารที่เสียชีวิตมีหน้าที่ต้องเลี้ยงดูอุปการะบุคคลอื่น ผู้ขนส่งก็ต้องจ่ายค่าขาดไร้ผู้อุปการะให้แก่บุคคลที่อยู่ในอุปการะของคนโดยสารที่เสียชีวิตด้วย เช่น การที่บุตรตายลงไป ย่อมทำให้บิดามารดาต้องขาดไร้ผู้อุปการะตามกฎหมาย ทั้งนี้ โดยไม่ต้อง

²² จิต เศรษฐบุตร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น. 122.

²³ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 4.3.2.1

²⁴ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 4.3.2.2

²⁵ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 3, น. 211.

พิจารณาว่าในปัจจุบันผู้ตามได้อุปการะบิดามารดาอยู่หรือไม่ บิดามารดาชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนในการที่ต้องขาดไร้อุปการะนั้น²⁶ หรือในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่คนโดยสารที่ได้รับบาดเจ็บจากการรับขนของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน ลูกจ้างของผู้ขนส่ง เช่น นักศึกษาโดยสารรถประจำทางมาหาวิทยาลัย และรถประจำทางล้นหลุด เพราะบริษัทเดินรถประจำทางขาดการดูแลทางเทคนิค อันควรจะปฏิบัติเป็นประจำ ทำให้นักศึกษาเสียหลักหกล้มได้รับบาดเจ็บ เช่นนี้บริษัทเดินรถประจำทางต้องรับผิดชอบจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่ นักศึกษา เป็นต้น โดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ ตามมาตรา 634²⁷

4.3.2.2 ความสูญหายหรือบุบสลายต่อเครื่องเดินทาง

มาตรา 637 ได้กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อเครื่องเดินทางให้บังคับตามความในหมวด 1 เรื่องการรับขนของ โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน แก่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารได้ส่งมอบให้ ตามมาตรา 616²⁸ แต่ถ้าผู้ขนส่งมิได้รับมอบหมายเครื่องเดินทางจากคนโดยสาร ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางนั้น เช่น คนโดยสารเก็บไว้กับตัวเอง ดังนี้ ถ้าเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลาย ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อย่างไรก็ดีตาม แม้จะว่าเครื่องเดินทางจะไม่ได้มีการมอบหมายไว้แก่ผู้ขนส่งก็ตาม แต่ถ้าปรากฏว่าได้มีการสูญหายหรือบุบสลายของเครื่องเดินทางอันเนื่องมาแต่ความผิดของผู้ขนส่งเอง หรือเนื่องมาแต่ความผิดของลูกจ้างของผู้ขนส่ง เช่น ขโมยเครื่องเดินทางไป หรือจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เครื่องเดินทางนั้นเสียหาย หรือผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งรับเครื่องเดินทางนั้นมาเก็บรักษา แต่นำไปไว้ใกล้เครื่องยนต์ซึ่งมีความร้อนจัด เครื่องเดินทางของคนโดยสารจึงเสียหาย

²⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516

²⁷ มาตรา 634 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักเข้าไปในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักเข้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง”

²⁸ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักเข้าไป เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักเข้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบ ตามมาตรา 638²⁹ โดยระยะเวลาที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงนั้น มาตรา 623³⁰ ได้กำหนดให้ในกรณีที่เป็นการสูญหายหรือบุบสลายอันเห็นได้จากสภาพภายนอก ความรับผิดชอบจะสิ้นสุดลงเมื่อคนโดยสารได้รับมอบเครื่องเดินทางไว้แล้วโดยไม่ติดเงื่อนไข และได้ใช้ค่าโดยสารกับทั้งอุปกรณ์ครบถ้วนแล้ว แต่ในกรณีที่เครื่องเดินทางสูญหายหรือบุบสลายที่ไม่สามารถเห็นได้จากสภาพภายนอก ระยะเวลาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อพ้น 8 วันนับแต่วันส่งมอบโดยคนโดยสารไม่ได้ส่งคำบอกกล่าวคือความสูญหายหรือบุบสลายดังกล่าว

4.3.2.3 ความเสียหายที่เกิดจากความชักช้า

หากการรับขนคนโดยสารนั้นผู้ขนส่งไม่สามารถทำการขนส่งถึงสถานที่ปลายทางได้ทันตามเวลาที่กำหนด การรับขนไม่ทันตามกำหนดนี้เรียกว่าชักช้า ซึ่งหากเป็นผลโดยตรงมาจากการรับขน และก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ เช่น คนโดยสารไม่สามารถมาได้ทันตามกำหนดเวลาที่จะเดินทางต่อด้วยรถอีกคันหนึ่ง ทำให้คนโดยสารจะต้องพักค้างคืนที่โรงแรม 1 คืน ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าที่พักและค่าอาหารให้แก่คนโดยสาร หรือทำให้คนโดยสารผิคนสำคัญจนถูกคู่สัญญาปรับเป็นต้น หรือในกรณีที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางนั้น มาตรา 635 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องส่งมอบในขณะที่คนโดยสารมาถึงยังจุดหมายปลายทางจึงจะถือว่าไม่ชักช้า ถ้าเมื่อคนโดยสารมาถึงยังจุดหมายปลายทางแล้ว แต่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบเครื่องเดินทางของคนโดยสารได้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในการที่ส่งมอบเครื่องเดินทางชักช้า

²⁹ มาตรา 638 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

³⁰ มาตรา 623 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ติดเงื่อนไข และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแต่ของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหาย หรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

ผู้ขนส่งนอกจากจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารของตนในทางสัญญาแล้วก็อาจจะต้องรับผิดชอบในทางละเมิดต่อคนโดยสารดังกล่าวตลอดจนต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย ในเรื่องนี้มีคำพิพากษาฎีกาที่ 2542/2526 วินิจฉัยว่า ขณะเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืน รถของโจทก์และรถของจำเลยต่างแล่นเร็วจะสวนกันบริเวณทางโค้ง โดยรถของโจทก์อยู่โค้งด้านนอก แต่แล่นตัดโค้งกินทางล้ำเส้นกึ่งกลางถนน เข้าไปชนกับรถของจำเลยซึ่งแล่นอยู่ในเส้นทางของตนโดยเปิดไฟหน้าซ้ายข้างเดียว ถือได้ว่าเหตุที่รถชนกันเป็นเพราะความประมาทของผู้ขับรถทั้งสองฝ่าย โดยคนขับรถของโจทก์เป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดความประมาทมากกว่า ค่าเสียหายของโจทก์จึงตกเป็นพับคนโดยสารในรถของจำเลยที่ได้รับบาดเจ็บและทายาทของคนโดยสารที่เสียชีวิตมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากฝ่ายโจทก์ผู้กระทำละเมิดโดยตรง การที่จำเลยจ่ายค่าเสียหายไปโดยไม่มีความหมายให้สิทธิที่จะเรียกคืนจากผู้กระทำละเมิด จำเลยจึงไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่จ่ายไปเองจากโจทก์ได้³¹

4.3.3 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ ความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่มาตรา 634³² และมาตรา 616³³ ซึ่งมีดังนี้

³¹มานะ พิทยาภรณ์, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 13, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท พับลิคปิสเนสพริ้นท์ จำกัด, 2531), น. 356.

³² มาตรา 634 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “..... เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้าขึ้นนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง”

³³ มาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “..... เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้าขึ้นนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

4.3.3.1 เหตุสุดวิสัย

ความเสียหายหรือการส่งมอบชักช้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย ซึ่งมาตรา 8 ได้ให้ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” คือ เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ยกตัวอย่างเช่น เกิดภัยทางธรรมชาติ น้ำท่วม แผ่นดินไหว เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือความชักช้าต่อคนโดยสาร หรือรถที่ถูกจ้ำขยับไปชนรถอื่นเพราะเหตุสุดวิสัย นายจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะนายจ้างและในฐานะผู้ขนส่ง³⁴

4.3.3.2 ความผิดของคนโดยสาร

หากเกิดจากความผิดของคนโดยสารเองไม่ว่าโดยจงใจ เช่น คนโดยสารเมาสุรา แล้วกระโดดลงจากรถในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่ จนได้รับบาดเจ็บ หรือคนโดยสารจะประมาทเดินเล่นก็ตาม อย่างเช่น ขณะที่รถกำลังจะเข้าจอดแต่คนโดยสารก็กระโดดลงจากรถโดยไม่รอให้รถจอดให้สนิทเสียก่อน ทำให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ เช่นนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสาร หรือแม้แต่ในกรณีที่คนโดยสารชักช้า มั่วแต่ซื้อของในระหว่างจอดแวะพักรถโดยสารเพื่อเติมน้ำมัน ทำให้พลาดเที่ยวบินที่จะต้องเดินทางต่อไปยังต่างประเทศ เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ

อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีทั้งคนโดยสารและผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งเองก็มีส่วนผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ทำให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตาย เช่น คนโดยสารชอบหย่อนยานอยู่ที่ประตูรถยนต์โดยสาร ทั้ง ๆ ที่ในดรรชนีรถยนต์โดยสารก็ยังมีที่ที่จะแทรกเข้าไปยืนได้ คนขับรถโดยสารก็ทราบว่าคนโดยสารหย่อนยานอยู่ แต่ยังขับรดด้วยความเร็วสูงไม่ระมัดระวังเป็นเหตุให้คนโดยสารไปพาดกับรถยนต์ที่จอดอยู่ข้างทางถึงแก่ความตาย เช่นนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ โดยผู้ขนส่งอาจอ้างว่าเป็นความผิดของคนโดยสารเอง หรือจะต้องมีการแบ่งความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารคนละครึ่ง หรือต้องรับผิดชอบใช้เต็มจำนวน ในเรื่องนี้ได้เคยมีคำพิพากษาฎีกาฉบับหนึ่งวินิจฉัยไว้ เพียงแต่มีข้อเท็จจริงที่ต่างไปเล็กน้อย เนื่องจากข้อเท็จจริงในคดีดังกล่าว การหย่อนยานของคนโดยสารนั้นเกิดจากรถโดยสารแน่น โดยศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าผู้ตายหย่อนยานที่บันไดท้ายรถเพราะคนโดยสารแน่น คนขับทราบว่ามีคนโดยสารเกาะหย่อนยานอยู่แต่ได้ขับรดแข่งรถคันที่จอดอยู่ข้างหน้าจนท้ายรถเบียดขีด เป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่พลัดตกลงมาถึงแก่ความตาย ดังนี้ เป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทของคนขับ

³⁴ คำพิพากษาฎีกาที่ 825/2508

แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วยในการที่ไปเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดรถ ก็หาทำให้คนขับพ้นความผิดจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้³⁵

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเพราะความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น หากไม่เข้าข้อยกเว้นทั้งสองประการดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ผู้ชนส่งก็ยังคงจะต้องรับผิดชอบ และเมื่อผู้ชนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารไปแล้วก็มีสิทธิรับช่วงสิทธิไปเรียกร้องเอาจากบุคคลภายนอกที่จะต้องรับผิดชอบ ตามมาตรา 227³⁶

แต่ถ้าผู้ชนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ แม้ผู้ชนส่งจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คนโดยสารไปก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิไปเรียกร้องเอาจากบุคคลภายนอกได้³⁷

4.3.4 เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทาง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า มาตรา 637 ได้บัญญัติให้สิทธิและความรับผิดของผู้ชนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ชนส่งนั้น ให้บังคับตามความในหมวด 1 ซึ่งก็คือบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนส่งของ ซึ่งมาตรา 616 ตอนท้าย ได้บัญญัติว่า “...เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง โดยผู้ชนส่งมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ถึงข้อยกเว้นความรับผิดที่จะทำใหตนไม่ต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสาร” ทำให้สามารถจำแนกเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดแก่เครื่องเดินทางได้เป็นดังนี้

4.3.4.1 เหตุสุดวิสัย

เหมือนดังเช่นกรณีของความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร ที่ได้กำหนดให้เหตุสุดวิสัยเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ชนส่งในกรณีเกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร เช่น คนร้ายใช้อาวุธปืนยิงสินค้าไป ก็ถือเป็นเหตุสุดวิสัย³⁸

³⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516

³⁶ มาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามราคาทรัพย์ หรือสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้แล้ว ท่านว่าลูกหนี้ย่อมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์หรือสิทธินั้น ๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย”

³⁷ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 3, น. 291.

4.3.4.2 เกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง

ความเสียหายเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง หมายถึง เนื้อหามวลสารของสินค้าเกิดการบดเน่า ผลไม้สุกเกินไปตามระยะเวลา หรือสูญเสียลักษณะดั้งเดิม ก่อนนำส่งด้วยการเปลี่ยนแปลงในตัวของมันเอง เช่น ขนส่งกากน้ำตาล น้ำที่ปนอยู่ในกากน้ำตาลระเหยไป ทำให้จำนวนขาดหายไป³⁹ ส่งข้าวหมากและข้าวหมากกลายสภาพเป็นเหล้า หรืออย่างเช่นเครื่องเดินทางของคนโดยสารเป็นของที่เน่าเสียได้ง่ายได้ ถ้าของนั้นเน่าเสียตามสภาพแห่งของ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของนั้นเน่าเสีย เป็นต้น

4.3.4.3 ความผิดของคนโดยสาร

หากความเสียหายของเครื่องเดินทางเกิดขึ้นจากความผิดของคนโดยสาร ตัวอย่างเช่น คนโดยสารทำการบรรจุหีบห่อเครื่องเดินทางไม่ดี หรือไม่แจ้งต่อผู้ขนส่งว่าเครื่องเดินทางเป็นของแตกหักง่าย เพื่อผู้ขนส่งจะได้เพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ต่อมาเกิดความเสียหายขึ้นกับเครื่องเดินทาง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

ภาระการพิสูจน์ในเรื่องเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ว่าเครื่องเดินทางที่ส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักช้าเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งตัวทรัพย์สินนั่นเองหรือเป็นเพราะความผิดของคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบที่ไม่ว่าผู้ขนส่งนั้นจะมีความผิดเป็นการส่วนตัวหรือไม่ ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นผู้ประกอบวิชาชีพด้านขนส่ง ย่อมต้องมีความระมัดระวังสูงกว่าวิญญูชนในฐานะที่ตนมีความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษในเรื่องการรับขน⁴⁰ เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่า สินค้ากระดาศพิษที่ขนส่งเห็นหน้าที่รับขนมีกลิ่นปลาบดเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เมื่อผู้ขนส่งไม่สืบพยาน ต้องพึงว่าความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายนี้⁴¹

³⁸ คำพิพากษาฎีกาที่ 2378/2523

³⁹ คำพิพากษาฎีกาที่ 484/2516

⁴⁰ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยตัวแทน หน้า 135-136, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2545), น. 135-136.

⁴¹ คำพิพากษาฎีกาที่ 3248/2531

4.3.5 ข้อความยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิด

หากมีข้อความในตัว ใบรับ หรือเอกสารอื่นทำนอง เป็นข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ นั้น เช่น เหตุสุดวิสัย ก็ย่อมเป็นไปตามผลของกฎหมายอยู่แล้ว แต่ข้อความที่ ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนอกเหนือไปจากที่กฎหมายกำหนด เช่น ในตัวโดยสารมีข้อความผู้ขนส่ง จะไม่รับผิดชอบใด ๆ กับการกระทำของลูกจ้างของผู้ขนส่ง ข้อความเช่นนี้จะเป็นโมฆะ ใช้บังคับ ไม่ได้ แต่ถ้าหากคนโดยสารได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง เช่น คนโดยสารได้ลงลายมือชื่อในเอกสาร ภายหลังจากที่ได้อ่านทำความเข้าใจกับข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้นแล้ว ข้อความที่ระบุ ในตัวโดยสารให้ผู้ขนส่งสามารถกำหนดยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนได้ ข้อความนั้นก็มีผล ใช้บังคับได้ ตามมาตรา 639⁴²

4.4 อายุความ

อายุความในการเรียกเอาค่าโดยสารนั้น มาตรา 193/34 (3)⁴³ ได้บัญญัติว่า สิทธิ เรียกร้องเกี่ยวกับ การเรียกเอาค่าโดยสารค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรอง ไปของผู้ขนส่งหรือสิ่งของหรือผู้รับส่งข่าวสาร ให้มีกำหนดอายุความสองปี

กำหนดอายุความตามอนุमतรานี้ เป็นเรื่องของสัญญารับขนคนโดยสารและสัญญา รับขนของ ไม่ว่าจะเป็นการรับขนโดยทางรถยนต์ รถไฟ ทางเรือ หรือทางเครื่องบิน รวมทั้ง

⁴² มาตรา 639 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ตัว ใบรับ หรือ เอกสารอื่นทำนองเช่นนี้ อันผู้ขนส่งได้ส่งมอบแก่คนโดยสารนั้น หากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัด ความ รับผิดของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะเว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วย ชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ”

⁴³ มาตรา 193/34 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้อง ดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี

(1)

(2)

(3) ผู้ขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของหรือผู้รับส่งข่าวสาร เรียกเอาค่าโดยสารค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป”

ผู้ประกอบการรับส่งข่าวสาร การเรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ทดลองไปนั้น ให้มีกำหนดอายุความ 2 ปี⁴⁴

ส่วนอายุความในการเรียกค่าเสียหายในกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร ไม่ว่าจะ เป็นกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิต คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ทรัพย์สินติดตัวของคนโดยสารสูญหาย หรือความชักช้าในการรับขน ก็ตาม กฎหมายไม่ได้บัญญัติอายุความเอาไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้ อายุความทั่วไปคือมีกำหนด 10 ปี ตามมาตรา 193/30⁴⁵

สำหรับอายุความในกรณีที่เครื่องเดินทางสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบเครื่องเดินทาง ชักช้า นั้น มาตรา 624 บัญญัติว่า “ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุกสลาย หรือส่งชักช้า นั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะ ได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต” อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ขนส่งทุจริต อายุความ 1 ปี ก็ไม่ใช่บังคับ ปัญหาที่ว่า คำว่า “ผู้ขนส่งทุจริต” มีความหมายเช่นไร จะแปลว่าผู้ขนส่ง กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ในกรณีเช่นนี้ อายุความ 1 ปี จะไม่นำมาใช้ หรือจะแปลว่า “ทุจริต” นี้เกี่ยวกับอายุความ เช่น ผู้ขนส่งถ่วงเวลา ผู้รับตราส่งในการฟ้องร้องคดี หรือปกปิดข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบ ชักช้า เพื่อให้คดีขาดอายุความ และถ้าอายุความ 1 ปี ไม่ใช่อายุความจะเป็นเท่าใด

คำว่า “ทุจริต” (bad faith) นั้น ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ ความหมายว่า ความประพฤติชั่ว ซึ่งความประพฤติชั่วของผู้ขนส่งมีได้มากมายแล้วแต่ข้อเท็จจริง เป็นกรณี ๆ ไป เช่น ถ้าผู้ขนส่งขโมยของที่ทำการรับขนไปนั้น ถือได้ว่าผู้ขนส่งทุจริตแล้วอันทำให้ไม่ใช่ อายุความ 1 ปี และเมื่อไม่ใช่อายุความ 1 ปี ทั้งไม่มีอายุความอื่นใดที่ถูกกำหนดไว้เป็นกรณีพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไปคือมีกำหนด 10 ปี ตามมาตรา 193/30⁴⁶

⁴⁴ ก้าชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลา และอายุความ, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), น. 68.

⁴⁵ มาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”

⁴⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ่างแล้ว เจริญรอด ที่ 3, น. 285-286.