

บทที่ 5

วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ของภาคผนวก 5 การขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน, อนุสัญญาว่าด้วย
สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 และ
กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนน

5.1 ขอบเขตการบังคับใช้

ในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้นั้น ภาคผนวก 5 ได้บัญญัติให้มีผลใช้บังคับกับสัญญารับขน
“คนโดยสารและสัมภาระ” (passengers and luggage) ทางถนนระหว่างประเทศ เมื่อสถานที่ที่คน
โดยสารออกเดินทางและจุดหมายปลายทางของคนโดยสารตั้งอยู่ในดินแดนของประเทศภาคีภาคผนวก 5
ที่ต่างกัน โดยภาคผนวก 5 ได้ให้ความสำคัญกับการรับขนที่จะต้องเป็นการรับขนทางการค้าของผู้ขนส่ง
คือ ผู้ขนส่งจะต้องประกอบอาชีพให้บริการรับขน ผู้เขียนเห็นว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากต้องการให้คนโดยสาร
ได้รับความคุ้มครองในการรับขน

ส่วนอนุสัญญา CVR ใช้บังคับกับสัญญารับขน“คนโดยสารและสัมภาระ” (passengers
and luggage) ทางถนนระหว่างประเทศเท่านั้น โดยอาจต้องมีการรับขนจากสถานที่ต้นทางหรือ
สถานที่ปลายทางที่ตั้งอยู่ในประเทศภาคีอนุสัญญา หรือจากทั้งสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทาง
ที่ตั้งอยู่ในประเทศภาคีอนุสัญญา (ซึ่งทำให้อนุสัญญา CVR นี้ มีขอบเขตการบังคับใช้ที่กว้างกว่า
ภาคผนวก 5) หรือแม้แต่นายงานของรัฐจะเป็นผู้ประกอบการในฐานะผู้ขนส่ง อนุสัญญาก็ยังคงมีผล
ใช้บังคับ โดยให้ใช้ครอบคลุมไปถึงการรับขนรูปแบบอื่นที่มีการต่อเนื่องกับการรับขนคนโดยสารและ
สัมภาระทางถนน ซึ่งอนุสัญญา CVR ก็ยังนำมาใช้บังคับกับการรับขนในรูปแบบอื่นนั้นด้วยในส่วนที่
เป็นทางถนน หรือในกรณีที่มีการขนทางถนนต้องสะดุดลง ไม่สามารถทำการรับขนทางถนนได้ โดยต้อง
ทำการรับขนโดยทางอื่นแทนในช่วงใด การรับขนในส่วนที่กระทำโดยทางถนนก็ยังคงอยู่ภายใต้
อนุสัญญานี้ อยู่ ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อเป็นการรองรับการรับขนที่มีความต่อเนื่องกับการรับขนทางถนน
เนื่องจากการเดินทางครั้งหนึ่งของคนโดยสาร อาจไม่ได้เดินทางโดยยานพาหนะ (ยานพาหนะอันเดิน
ด้วยเครื่องจักรกล คือ รถยนต์ หรือรถกึ่งพ่วง) อย่างเดียว

ซึ่งทั้งภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ต่างก็ไม่พิจารณาถึงถิ่นที่อยู่หรือสัญชาติของผู้ขนส่งหรือคนโดยสารว่ามีถิ่นที่อยู่หรือถือสัญชาติของประเทศภาคีหรือไม่ และไม่ว่าจะเป็นการรับขนโดยค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม ภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ก็ยังมีผลใช้บังคับกับการรับขน

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ มีเพียงบทบัญญัติที่ไม่ให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญาลักษณะ 8 รับขนมาใช้บังคับใน 3 กรณี คือ 1. การรับขนของหรือคนโดยสารทางรถไฟ ซึ่งมีผู้ขนส่งคือกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) 2. การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข และ 3. การรับขนของทางทะเล และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ไม่ได้กำหนดว่าให้นำมาใช้บังคับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศหรือภายในประเทศ ดังนั้น จึงตีความได้ว่า เว้นแต่จะเป็นการรับขนตาม 3 กรณีที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไปใช้บังคับกับการรับขนทุกประเภท ทั้งการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยในเรื่องค่าตอบแทนที่ผู้ขนส่งจะได้รับนั้น และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า จะต้องเป็นการรับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR

5.2 คำจำกัดความ

ในภาคผนวก 5 นั้น ได้ให้คำจำกัดความของคำต่าง ๆ เอาไว้หลายคำ ตัวอย่างเช่น “ผู้ขนส่ง” (carrier) “ความชักช้า” (delay) “คนโดยสาร” (passenger) “สัมภาระลงทะเบียน” (registered luggage) “การตั้งข้อสงวน” (remarks) “SDR” (special drawing right หรือ SDR) “ผู้ประกอบการรับขน” (transport operator) เป็นต้น ทำให้เกิดความชัดเจนและจัดปัญหาในการตีความถ้อยคำที่ปรากฏอยู่ในภาคผนวก 5 ว่าเป็นความหมายอย่างไร ส่วนอนุสัญญา CVR ได้ให้คำจำกัดความของคำต่าง ๆ ไว้เพียงแค่ 3 คำ คือ “ผู้ขนส่ง” (carrier) “คนโดยสาร” (passenger) และ “ยานพาหนะ” (vehicle) เท่านั้น และในอนุสัญญา CVR 1978 เพิ่มคำว่า “หน่วยทางบัญชี” (units of account) แต่ไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ความเสี่ยงภัยพิเศษ” (a special risk) ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งสามารถอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ จึงอาจทำให้

เกิดความไม่สมบูรณ์และอาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความได้ ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นั้น ได้ให้คำจำกัดความเฉพาะคำว่า “ผู้ขนส่ง” เท่านั้น

5.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

ในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งนั้น ภาคผนวก 5, อนุสัญญา CVR และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ต่างก็มีบทบัญญัติที่ทั้งเหมือนและแตกต่างกัน ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกันแล้ว อาจสรุปได้ดังนี้

1. สิทธิได้รับค่าขนส่งและค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกิน

เนื่องจากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ทั้งการรับขนตามภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR อาจมีการคิดค่าขนส่งหรือไม่ก็ได้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิจะได้รับค่าขนส่งเฉพาะกรณีที่เป็นการตกลงทำสัญญารับขนโดยมีการคิดค่าขนส่งเท่านั้น แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าจะต้องเป็นการรับขนโดยมีการคิดค่าโดยสาร ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีสิทธิได้รับค่าขนส่งหรือค่าโดยสารในทุกกรณี

ส่วนในเรื่องค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกินนั้น ปรากฏเฉพาะแต่ในภาคผนวก 5 ดังนั้น ผู้ขนส่งตามภาคผนวก 5 เท่านั้นที่จะมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมสำหรับสัมภาระที่น้ำหนักเกิน

2. สิทธิในการนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาด

สิทธิในข้อนี้ปรากฏแต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้น แต่ไม่ปรากฏในบทบัญญัติของภาคผนวก 5 หรืออนุสัญญา CVR โดยสิทธิที่ผู้ขนส่งจะสามารถนำเอาเครื่องเดินทางออกขายได้ จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข 3 ประการ คือ ก. เมื่อคนโดยสารไม่มารับเครื่องเดินทางภายใน 1 เดือน นับแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นมาถึงจุดหมายปลายทาง เว้นแต่ในกรณีที่เครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสีย เมื่อพ้นระยะเวลาไป 24 ชั่วโมง นับแต่เครื่องเดินทางมาถึง ข. วิธีการขายต้องเป็นการขายทอดตลาดเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นการขายเครื่องเดินทางปกติหรือการขายเครื่องเดินทางที่มีสภาพเป็นของสดของเสียได้ และ ค. วิธีการจัดการเกี่ยวกับเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดโดยกรณีที่ผู้ขนส่งได้ขายทอดตลาดเครื่องเดินทางของคนโดยสารและได้เงินสุทธิจากการขายทอดตลาดมาเท่าใด ผู้ขนส่งคนโดยสารก็มีสิทธิหักเงินดังกล่าวไว้ เพื่อนำมาชำระค่าโดยสารหรือชำระ

ค่าใช้จ่ายอื่นอันถือเป็นอุปกรณ์ของค่าโดยสารที่คนโดยสารยังไม่ได้ชำระ ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดก็ต้องส่งคืนให้แก่บุคคลผู้ที่ควรจะได้รับ

3. หน้าที่ในการรับขนคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

หน้าที่ประการนี้ ไม่ว่าจะเป็นภาคผนวก 5 อนุสัญญา CVR หรือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ต่างก็ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งจำต้องปฏิบัติ เนื่องจากการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนั้นเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญารับขนคนโดยสารนั่นเอง

4. หน้าที่ในการออกเอกสารการรับขน

ก. ตั๋วโดยสาร (passenger ticket)

ภาคผนวก 5 ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องมีการออกตั๋วโดยสารหรือไม่ และในกรณีที่มีการออกตั๋วโดยสาร ใครเป็นผู้มีหน้าที่ในการออกตั๋ว แต่ถ้ามีการออกตั๋วโดยสาร ภาคผนวก 5 กำหนดให้ต้องจัดทำเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CVR ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องออกตั๋วโดยสารให้แก่คนโดยสาร และกำหนดถึงผลของข้อความในตั๋วโดยสารที่ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ถึงข้อความที่ปรากฏในตัว

ข. ตั๋วสัมภาระ

ในกรณีที่มีการลงทะเบียนสัมภาระ บทบัญญัติในภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ต่างก็ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ผู้ขนส่งในการออกตั๋วสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียน ซึ่งภาคผนวก 5 กำหนดให้ต้องจัดทำเป็นภาษาประจำชาติและภาษาอังกฤษ และอนุสัญญา CVR ยังได้กำหนดกำหนดถึงผลของข้อความในตั๋วโดยสารที่ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ถึงข้อความที่ปรากฏในตัวสัมภาระลงทะเบียน

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ในการออกตั๋วโดยสารหรือตั๋วสัมภาระ

5. หน้าที่ในการส่งมอบสัมภาระ

หน้าที่ประการนี้ ไม่ว่าจะเป็นภาคผนวก 5 อนุสัญญา CVR หรือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ต่างก็ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งจำต้องปฏิบัติ โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงเวลาที่จะต้องส่งมอบว่าผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสารทันทีที่คนโดยสารมาถึงยังจุดหมายปลายทาง

6. หน้าที่ในการตรวจสอบสภาพของสัมภาระและตั้งข้อสงวน

หน้าที่ประการนี้ปรากฏอยู่เฉพาะแต่ในภาคผนวก 5 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบสภาพที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระ ซึ่งหากพบความผิดปกติผู้ขนส่งจะต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในตัวสัมภาระบรรยายถึงลักษณะแห่งความผิดปกตินั้นด้วย ส่วนอนุสัญญา CVR และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ต่างก็ไม่มีบทบัญญัติในลักษณะเช่นนี้

7. หน้าที่ในการแจ้งแก่คนโดยสารเมื่อพบสัมภาระลงทะเลเป็นที่ถือว่าสูญหาย

ทั้งภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ต่างก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบ โดยอนุสัญญา CVR ได้กำหนดรายละเอียดในส่วนของระยะเวลาที่ผู้ขนส่งหาสัมภาระลงทะเลเป็นพบ คือ ภายใน 1 ปี หลังจากวันที่คนโดยสารใช้สิทธิเรียกร้อง และระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ทราบ คือ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่พบสัมภาระดังกล่าว ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ประการนี้

8. หน้าที่ในการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารภาคบังคับ

หน้าที่ประการนี้ปรากฏแต่ในเฉพาะภาคผนวก 5 เท่านั้น ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องทำสัญญาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของคนโดยสารคุ้มครองการบาดเจ็บและเสียชีวิตตามความเสียหายจริง แต่ไม่เกิน 9,000 SDR โดยให้มีการสลະสิทธิ การไล่เบี้ย และ/หรือ ไม่ให้มีการรับช่วงสิทธิ แต่ไม่ปรากฏในบทบัญญัติอนุสัญญา CVR และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

9. หน้าที่ในการฝากสัมภาระไว้ในที่ที่เหมาะสม ในกรณีไม่มีผู้มารับ

หน้าที่ประการนี้ปรากฏแต่ในเฉพาะอนุสัญญา CVR เท่านั้น ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องนำสัมภาระนั้นไปฝากไว้ในที่ปลอดภัยและมีความเหมาะสม เมื่อยานพาหนะมาถึงยังสถานที่ปลายทางแล้ว แต่ไม่มีผู้มาขอรับสัมภาระ แต่ไม่ปรากฏในบทบัญญัติภาคผนวก 5 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

5.4 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

5.4.1 พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิด

ทั้งภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ต่างก็มีลักษณะของความรับผิดเป็นไปตาม “หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด” (Presumption of Responsibility) กล่าวคือ เมื่อมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ขนส่งต้องความผิด เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ตามที่กฎหมายแต่ละฉบับกำหนดไว้ ผู้เขียนเห็นว่าความรับผิดตามหลักสันนิษฐานความรับผิดนั้น ถือว่าเป็นประโยชน์กับคนโดยสารเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากคนโดยสารมีหน้าที่การพิสูจน์เพียงแค่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับขน คือ เกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่ในยานพาหนะ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ หรือเกิดขึ้นเชื่อมต่อการบรรทุกสัมภาระขึ้นหรือลงจากยานพาหนะ หรือเกิดขึ้นในระหว่างที่ได้รับมอบไว้จนกระทั่งเวลาที่ได้ส่งมอบ โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าเป็นความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายหรือไม่

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีลักษณะของความรับผิดเป็นไปตาม “หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) ซึ่งแตกต่างไปจากบทบัญญัติในภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายที่เกิดแก่คนโดยสารหรือเครื่องเดินทาง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดประการหนึ่งประการใด อันได้แก่ เหตุสุดวิสัย ความผิดของคนโดยสาร หรือสภาพแห่งของนั่นเอง ซึ่งเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดที่มีเพียงน้อยเหตุ และเหตุยกเว้นเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่มีได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง

5.4.2 ประเภทของความรับผิด

5.4.2.1 คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

ทั้งภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ต่างก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิต หรือคนโดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรือทางจิตใจอีกด้วย โดยระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ นั้น ก็คืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใน

ขณะที่คนโดยสารอยู่ในยานพาหนะ หรือกำลังจะขึ้นไปหรือลงจากยานพาหนะ ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนอย่างเช่นอนุสัญญา CVR และภาคผนวก 5 ถึงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ จึงอาจเกิดปัญหาในการตีความว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใด

5.4.2.2 ความเสียหายที่เกิดจากความชักช้า

ในภาคผนวก 5 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต่างได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากความชักช้าในการเดินทางมาถึงของคนโดยสารหรือสัมภาระ ส่วนอนุสัญญา CVR นั้น ไม่ได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากความชักช้าเอาไว้ ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา CVR ในกรณีที่มีการรับขนส่งล่าช้า จึงอาจถือว่าอนุสัญญา CVR นี้ ข้อยกเว้นในส่วนของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีความชักช้าในการเดินทางมาถึงและการส่งมอบสัมภาระ

5.4.2.3 ความสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระลงทะเลเป็น

ภาคผนวก 5 ได้กำหนดให้ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระลงทะเลเป็นที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจะต้องเป็นความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นในตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับมอบสัมภาระไว้จนถึงเวลาที่ส่งมอบสัมภาระนั้นให้แก่คนโดยสาร โดยไม่ต้องพิจารณาว่า ความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะเกิดมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ แต่สำหรับสัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคล (ของใช้ส่วนตัว) ของคนโดยสารที่สูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายนั้น หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดในขณะที่คนโดยสารอยู่ในยานพาหนะ หรือกำลังจะขึ้นไปหรือลงจากยานพาหนะ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือไม่ ผู้เขียนเห็นว่า ที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากสัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นจะอยู่ที่คนโดยสาร คนโดยสารไม่ได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งดูแล จึงให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่เวลาที่รับมอบจนถึงเวลาที่ส่งมอบไม่ได้ ดังนั้น ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคลจึงควรใช้หลักเดียวกับความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร อันแตกต่างไปจากบทบัญญัติของอนุสัญญา CVR

อนุสัญญา CVR ได้บัญญัติรวมเป็นความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ โดยไม่ได้บัญญัติแยกว่าเป็นสัมภาระลงทะเลเป็น หรือของใช้ส่วนตัวที่ติดตัวคนโดยสารหรือสวมใส่ไว้ ซึ่งระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ ก็คือ ในระหว่างที่ได้รับมอบสัมภาระจนถึงเมื่อส่งมอบสัมภาระหรือได้ทำการฝากสัมภาระนั้นไว้ ในเรื่องนี้ ภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR จึงมีส่วนที่เหมือนกัน คือ สัมภาระ

ลงทะเบียน และส่วนที่ต่างกัน คือ สัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคล (ของใช้ส่วนตัว) ผู้เขียน เห็นว่าการบัญญัติอย่างเช่นภาคผนวก 5 มีความเหมาะสมมากกว่า

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนอย่างเช่นภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ถึงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ จะกำหนดก็แต่เพียงระยะเวลาที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลง จึงอาจเกิดปัญหาในการตีความว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มต้นเมื่อใด

5.4.3 บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ

ภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR มีบทบัญญัติในลักษณะเดียวกันที่ให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลอื่นนั้น โดยอนุสัญญา CVR นั้นกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือบุคคลภายนอก ส่วนภาคผนวก 5 นั้น กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการปฏิบัติงานของตน บทบัญญัติในลักษณะนี้ มุ่งที่จะคุ้มครองคนโดยสาร เนื่องจากในการทำสัญญารับขนนั้น ผู้ที่เข้าทำสัญญา ก็คือ คนโดยสาร และผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งอาจตั้งตัวแทนเพื่อมาทำสัญญาดังกล่าว และในการรับขน ผู้ขนส่งอาจไม่ได้ทำการรับขนด้วยตนเอง ผู้ขนส่งอาจให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งทำการรับขน ซึ่งหากกฎหมายไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมอ้างได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง ไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวผู้ขนส่งเอง ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบ เช่นนี้ คนโดยสารก็ต้องไปดำเนินการกับบุคคลเหล่านั้นเอง ซึ่งอาจมีรายได้น้อยไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนโดยสารได้ แต่ในเมื่อคู่สัญญาในสัญญารับขนคือ คนโดยสารและผู้ขนส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงควรต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างหรือบุคคลภายนอก เมื่อผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อกับคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งค่อยไปไล่เบี้ยเอาากับตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลภายนอกที่ต้องรับผิดชอบอีกทีหนึ่ง

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในเรื่องการรับขนนั้น ไม่ปรากฏบทบัญญัติในเรื่องบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ หากจะพิจารณาว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างหรือตัวแทนของตน

หรือไม่ ต้องไปพิจารณาจากบทบัญญัติในเรื่องนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของลูกจ้าง หรือ ตัวการต้องร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของตัวแทน

5.4.4 เหตุยกเว้นความรับผิด

ภาคผนวก 5 นี้ ได้บัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดไว้ดังนี้ 1. เหตุสุดวิสัย 2. สภาพผิดปกติแห่งสัมภาระหรือทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นเอง 3. ความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารเอง 4. ปัญหาสุขภาพของคนโดยสารที่มีอาการเกิดขึ้นอยู่ก่อน โดยไม่ได้แบ่งแยกว่าเป็นความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสารหรือสัมภาระ

ส่วนอนุสัญญา CVR แบ่งเหตุยกเว้นความรับผิดออกเป็น 2 กรณี คือ เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป และเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ ซึ่งมีความชัดเจนและเป็นสากล โดยเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป (ใช้กับทั้งความเสียหายแก่คนโดยสารและสัมภาระ) มีดังนี้ 1. เกิดขึ้นจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารหรือพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่ใช่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร 2. เกิดจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ และเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีเฉพาะ ดังนี้ 1. ในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร เหตุยกเว้นความรับผิด คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะตามมาได้โดยผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว และ 2. ในกรณีความเสียหายเกิดแก่สัมภาระ เหตุยกเว้นความรับผิด คือ 2.1 สภาพบกพร่องแห่งสัมภาระนั้นเอง หรือจากความเสี่ยงภัยพิเศษที่แฝงอยู่ในสัมภาระ 2.2 สัมภาระที่ทำการรับขนนั้นเน่าเปื่อยได้โดยง่ายหรือเป็นอันตรายโดยสภาพ และ 2.3 จากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่สามารถป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นได้ โดยได้ใช้ความระมัดระวังอันควรตามข้อเท็จจริงแต่ละกรณี

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้แบ่งเหตุยกเว้นความรับผิดออกเป็น 2 กรณี คือ เหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร เหตุยกเว้นความรับผิดคือ 1. เหตุสุดวิสัย 2. ความผิดของคนโดยสารทั่วไป และเหตุยกเว้นความรับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่เครื่องบินทาง เหตุยกเว้นความรับผิด คือ 1. เหตุสุดวิสัย 2. สภาพแห่งของนั้นเอง 3. ความผิดของคนโดยสาร

ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วเหตุยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายแต่ละฉบับมีลักษณะคล้ายคลึงกัน แตกต่างกันในเรื่องละเอียดเพียงเล็กน้อยในเรื่องของการบัญญัติแยกตามความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นกับบัญญัติได้ครอบคลุมทุกกรณีที่ในในภาคผนวก 5 และ อนุสัญญา CVR กำหนด อย่างเช่น การจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร หรือพฤติกรรมของคนโดยสารเองที่ไม่ใช่กระทำตามข้อพึงปฏิบัติตามปกติของคนโดยสาร อาจรวมอยู่ในความผิดของคนโดยสาร ส่วนอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์หรือความเสียหายพิเศษซึ่งมีอยู่แต่เดิม อาจรวมอยู่ในเหตุสุดวิสัย

5.4.5 การจำกัดความรับผิด

ภาคผนวก 5 นั้น แบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็น 4 กรณี คือ

1. กรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่เกิน 9,000 SDR ต่อคนโดยสาร 1 ราย
2. กรณีความเสียหายหรือสูญหายต่อสัมภาระลงทะเลเบียน ไม่เกิน 8.33 SDR ต่อกิโลกรัม หรือไม่เกิน 166.67 SDR โดยใช้จำนวนที่สูงกว่าเป็นเกณฑ์
3. กรณีความเสียหายหรือสูญหายต่อสัมภาระถือติดตัวและทรัพย์สินส่วนบุคคล ไม่เกิน 166.67 SDR

แต่จำนวนตามข้อ 2 และข้อ 3 จะรวมเรียกว่า การจำกัดความรับผิดโดยรวม ซึ่งผู้ขนส่งจะรับผิดต่อสัมภาระและทรัพย์สินของคนโดยสารหนึ่งคน จะไม่เกิน 333.34 SDR

4. กรณีความเสียหายอันเกิดจากความชักช้า ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกินจำนวนราคาค่าขนส่ง
- ส่วนอนุสัญญา CVR 1973 นั้น นำระบบฟรังก์ทองคำ (the gold franc) มาใช้เป็นหน่วยจำกัดความรับผิด และได้มีการแก้ไขโดยอนุสัญญา CVR 1978 ที่นำระบบสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือ SDR มาใช้ ซึ่งอนุสัญญา CVR 1978 หน่วยจำกัดความรับผิดจะใช้คำว่า “หน่วยทางบัญชี” (unit of account) ซึ่งก็คือ SDR นั่นเอง โดยแบ่งการจำกัดความรับผิดออกเป็น 3 กรณี ดังนี้

1. กรณีความเสียหายอันเกิดแก่คนโดยสาร ไม่เกิน 250,000 ฟรังก์ทองคำ สำหรับผู้เสียหายแต่ละราย (อนุสัญญา CVR 1978 แก้ไขเป็น 83,333 SDR ต่อคนโดยสาร 1 คน)

2. กรณีความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ ไม่เกิน 500 ฟรังก์ทองคำต่อสัมภาระ 1 ชิ้น หรือ ไม่เกิน 2,000 ฟรังก์ทองคำต่อคนโดยสาร 1 คน (อนุสัญญา CVR 1978 แก้ไขเป็น 166.67 SDR ต่อ สัมภาระ 1 ชิ้น) หรือ

3. กรณีของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารได้นำพกติดตัวหรือสวมใส่ไว้ ไม่เกิน 1,000 ฟรังก์ ทองคำต่อคนโดยสาร 1 คน (อนุสัญญา CVR 1978 แก้ไขเป็น 333.37 SDR ต่อคนโดยสาร 1 คน)

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความ รับผิดตามกฎหมายได้ หากแต่คู่สัญญาประสงค์จะตกลงกันจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง กฎหมายก็ไม่ ห้าม เพียงแต่ต้องมีการระบุข้อตกลงให้จำกัดความรับผิดไว้ในตัว ใบรับ หรือเอกสารอื่นด้วย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในอนุสัญญา CVR 1978 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของ ผู้ขนส่ง ในจำนวนที่สูงกว่าภาคผนวก 5 มาก อย่างเช่น อนุสัญญา CVR 1978 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้อง รับผิดในกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่เกิน 83,333 SDR ต่อคนโดยสาร 1 ราย ส่วน ภาคผนวก 5 กำหนดไว้เพียงไม่เกิน 9,000 SDR ต่อคนโดยสาร 1 ราย หรือ อนุสัญญา CVR 1978 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ของใช้ส่วนตัวที่คนโดยสารได้นำพกติดตัว หรือสวมใส่ไว้ ไม่เกิน 333.37 SDR ต่อคนโดยสาร 1 คน แต่ภาคผนวก 5 กำหนดไว้เพียงไม่เกิน 166.67 SDR ซึ่งเป็นจำนวนที่แตกต่างกันมาก ผู้เขียนเห็นว่า จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตาม อนุสัญญา CVR 1978 มีความเหมาะสมมากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในภาคผนวก 5 เนื่องจากเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่สูงย่อมเป็นการคุ้มครองคนโดยสารซึ่งอยู่ในฐานะที่ เสียเปรียบกว่าผู้ขนส่ง และการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดแบบ SDR นั้น มีความเป็นสากล หากกำหนดเป็นค่าเงินบาทเป็นการกำหนดที่แน่นอนตายตัว ไม่มีการยืดหยุ่น ปัญหาคือ ค่าเงินบาท นั้นลดลงและเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา ไม่มีการยืดหยุ่นไปตามสภาวะการณ์ของระบบการเงินระหว่าง ประเทศ

5.4.6 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

ในเรื่องนี้ปรากฏแต่ในภาคผนวก 5 ที่กำหนดให้นอกจากคนโดยสารจะสามารถเรียกร้อง ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามสัญญารับขนแล้ว คนโดยสารยังสามารถให้ระบบความรับผิดนี้แก่การ เรียกร้องตามมูลละเมิดได้อีกด้วย แต่ไม่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา CVR และประมวลกฎหมายแพ่งและ

พาณิชย์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในลักษณะนี้เป็นประโยชน์แก่คนโดยสารและผู้ขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากการใช้สิทธิในทางละเมิดของคนโดยสารนั้น คนโดยสารจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าผู้ขนส่งจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ถ้าเป็นเรื่องสัญญารับขนแล้ว เพียงคนโดยสารพิสูจน์แต่เพียงว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่ในยานพาหนะ หรือกำลังจะขึ้นไปหรือลงจากยานพาหนะ หรือภายในระยะเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระไว้จนกระทั่งส่งมอบ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ และเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งตรงที่ ผู้ขนส่งเองก็สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ หรือการจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ หากเป็นกรณีละเมิด ผู้ขนส่งย่อมไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ หรือจำกัดความรับผิดชอบได้

5.4.7 เหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

ภาคผนวก 5 ได้กำหนดเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด คือ กรณีที่การเสียชีวิต บาดเจ็บ สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า เกิดจากจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ โดยจงใจ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วง ทั้งที่รู้ถึงความสูญหาย เสียหาย หรือความชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ส่วนอนุสัญญา CVR กำหนดให้ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าจะเกิดกับคนโดยสารหรือสัมภาระ ถ้าเกิดมาจากการจงใจกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติในภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR นั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ตรงที่การกระทำโดยจงใจ จะให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่จะต่างกันตรงที่ภาคผนวก 5 ได้ให้ความละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วง ทั้งที่รู้ถึงความสูญหาย เสียหาย หรือความชักช้านั้น อาจเกิดขึ้นได้เป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ซึ่งอาจเทียบได้กับการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ แต่อนุสัญญา CVR นั้น กำหนดให้การกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเป็นเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

ส่วนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีบทบัญญัติในลักษณะนี้ปรากฏอยู่เลย แสดงว่า ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ในทุกกรณี แม้ความสูญหาย หรือเสียหายจะเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือ โดยละเลยไม่เอาใจใส่ ของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วง ถ้าเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้ขนส่ง

ก็ไม่ต้องรับผิด ผู้เขียนเห็นว่าควรมีบทบัญญัติในลักษณะเหตุที่เป็นการตัดสิทธิในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิด อย่างเช่นภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR คือ หากเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ โดยจงใจ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วง ทั้งที่รู้ถึงความสูญหาย เสียหาย หรือความชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งไม่ควรอ้างเป็นเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนได้

5.5 ข้อตกลงที่เป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติของกฎหมาย

ภาคผนวก 5 นี้ได้บัญญัติให้ข้อตกลงที่หลีกเลี่ยงบทบัญญัติของภาคผนวก 5 นั้น เป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างข้อตกลงอื่นยังคงมีผลใช้บังคับได้ โดยอนุสัญญา CVR นี้ได้บัญญัติให้เฉพาะข้อตกลงที่เข้าลักษณะตามมาตรา 23 นั้น เป็นโมฆะ แต่ไม่กระทบกระเทือนต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงอื่นในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างข้อตกลงอื่นยังคงมีผลใช้บังคับได้ ซึ่งสรุปข้อตกลงที่ให้ถือว่าเป็นโมฆะได้ดังนี้ 1. ข้อตกลงที่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญา CVR นี้ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม 2. ข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันภัยจากสัญญาประกันภัยที่ทำไว้สำหรับคนโดยสาร 3. ข้อตกลงที่เป็นการผลักระงับการพิสูจน์ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ 4. ข้อตกลงเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลที่ได้ทำไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น บัญญัติถึงแต่ในเรื่องข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ปรากฏอยู่ในตัว ใบรับ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันนั้น เป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเท่านั้น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา CVR นั้นมีการกำหนดออกมาอย่างชัดเจนว่าข้อตกลงที่เข้าลักษณะตาม 4 ข้อนั้นเป็นโมฆะ แต่ภาคผนวก 5 กำหนดแต่เพียงกรอบกว้าง ๆ ว่าข้อตกลงที่หลีกเลี่ยงบัญญัติของภาคผนวก 5 อันทำให้คนโดยสารเสียเปรียบ เป็นโมฆะ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ควรจะมีการกำหนดเอาไว้ให้ชัดเจนว่าข้อตกลงในลักษณะใดบ้าง เพื่อป้องกันปัญหาในการตีความว่าข้อตกลงใดเป็นประโยชน์แก่คนโดยสาร ข้อตกลงใดไม่เป็นประโยชน์แก่คนโดยสาร

5.6 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

5.6.1 เขตอำนาจศาล

ภาคผนวก 5 ได้กำหนดเขตอำนาจศาลที่คนโดยสารหรือบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องจะคู่กรณีสามารถนำคดีมาฟ้องร้องผู้ขนส่งเอาไว้ดังนี้ 1. สถานที่ที่เป็นจุดต้นทางหรือจุดปลายทางของการรับขน 2. สถานที่ที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้น (ถ้าสามารถระบุได้) 3. สถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ และ 4. สถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา และนอกจากนี้ภาคผนวก 5 ยังเปิดโอกาสให้นำการเรียกร้องเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเสนอต่ออนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดได้อีกด้วย โดยผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องทำเป็นข้อตกลงกันให้เสนอต่ออนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดภายหลังจากเกิดข้อพิพาทขึ้นแล้ว

ส่วนอนุสัญญา CVR ได้กำหนดเขตอำนาจศาลที่คนโดยสารหรือบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องจะคู่กรณีสามารถนำคดีมาฟ้องร้องผู้ขนส่งเอาไว้ โดยแบ่งเป็นเขตอำนาจศาลตามข้อตกลงของคู่สัญญา โดยจะต้องเป็นศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา และเขตอำนาจศาลตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ อันได้แก่ 1. สถานที่ที่ผู้ขนส่ง (จำเลย) มีสำนักงานแห่งใหญ่ของสถานประกอบการ หรือสถานที่ที่ได้ทำสัญญารับขนขึ้น 2. สถานที่ซึ่งความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น และ 3. สถานที่ต้นทางหรือปลายทางของการรับขน

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้กำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น ในเรื่องเขตอำนาจศาลย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

ผู้เขียนเห็นว่า ในภาคผนวก 5 นั้นมีการกำหนดเขตอำนาจศาลที่เหมาะสมกว่าในอนุสัญญา CVR ในส่วนที่เพิ่มสถานที่ที่เป็นภูมิลำเนาของผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมากขึ้น และยังให้สิทธิในการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการทำการวินิจฉัยชี้ขาดได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้ การดำเนินคดีมาความรวดเร็วและเป็นความลับ

5.6.2 อายุความ

ภาคผนวก 5 ได้บัญญัติในเรื่องอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง มีดังนี้

1. ในกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ จะต้องมีการฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่มาถึง หรือวันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทาง แล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง

2. ในกรณีการสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ต่อสัมภาระ และความชักช้าในการเดินทางมาถึงของคนโดยสาร จะต้องมีการฟ้องร้องภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่มาถึง หรือวันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทาง แล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง

ส่วนในเรื่องอายุความสะดุดหยุดลงหรือการขยายอายุความนั้น ภาคผนวก 5 ไม่ได้บัญญัติเอาไว้ ผู้เขียนเห็นว่า หากพิจารณาจากในเรื่องข้อตกลงที่เป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติของภาคผนวก 5 ที่บัญญัติให้ข้อตกลงที่จะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารสามารถตกลงกันให้แตกต่างไปจากบทบัญญัติของภาคผนวก 5 นี้ได้ ดังนั้น ข้อตกลงที่กำหนดว่าเหตุใดจะทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือเป็นการขยายอายุความซึ่งเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารย่อมจะสามารถตกลงกันได้

อนุสัญญา CVR ได้บัญญัติในเรื่องอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง ดังนี้

1. ในกรณีความเสียหายแก่คนโดยสารจะต้องมีการฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ทราบถึงความเสียหายนั้น แต่ต้องไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุการณ์เช่นนั้น

2. ในกรณีความเสียหายแก่สัมภาระ จะต้องมีการฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงหรือควรจะมาถึงสถานที่ปลายทาง

โดยเหตุที่จะทำให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้นก็คือการที่คนโดยสารมีการเรียกร้องเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งได้ปฏิเสธข้อเรียกร้องโดยแจ้งเป็นหนังสือและส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องคืนกลับไปยังผู้เรียกร้อง แต่ถ้าผู้ขนส่งยอมรับข้อเรียกร้องในบางส่วน อายุความจะเริ่มนับอีกครั้งเฉพาะในส่วนของการเรียกร้องที่ยังมีข้อโต้แย้งอยู่เท่านั้น โดยอนุสัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างว่าได้รับข้อเรียกร้อง หรือการตอบและส่งคืนเอกสาร มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงดังกล่าว แต่อายุความจะไม่สะดุดหยุดลงอีกโดยการเรียกร้องต่อไปอีกในเรื่องเดียวกัน เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ตกลงที่จะรับไว้พิจารณา และในเรื่องการขยายอายุความนั้น อนุสัญญา CVR ได้บัญญัติให้เป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับสัญญา รับชนไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้หลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยอายุความ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าโดยสาร ภายใน 2 ปี นับแต่เกิดสิทธิเรียกร้อง ซึ่งก็คือวันที่เดินทางมาถึงยังสถานที่ปลายทาง ส่วนอายุความในการเรียกค่าเสียหายในกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร รวมไปถึงทรัพย์สินติดตัวของคนโดยสาร สูญหาย หรือความเสียหายในความชักช้า กฎหมายไม่ได้บัญญัติอายุความเอาไว้เป็นพิเศษ จึงต้องใช้อายุความทั่วไป คือมีกำหนด 10 ปี นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย และอายุความสำหรับในกรณีที่เครื่องเดินทางสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบเครื่องเดินทางชักช้า นั้น จะต้องมีการใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ แต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทุจริต ต้องใช้อายุความทั่วไปคือมีกำหนด 10 ปี

ผู้เขียนเห็นว่า อายุความในกรณีที่คนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บนั้น ที่เหมาะสมควรเป็น 3 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่มาถึง หรือวันที่กำหนดไว้ว่าจะมาถึง หรือเวลาปกติที่ควรจะมาถึงสถานที่ปลายทาง แล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง ตามภาคผนวก 5 เนื่องจากเป็นอายุความที่ไม่สั้นหรือยาวจนเกินไป แต่ผู้เขียนเห็นว่า อายุความในกรณีความเสียหายแก่สัมภาระ ที่เหมาะสมควรเป็น 1 ปี นับแต่วันที่ยานพาหนะมาถึงหรือควรจะมาถึงสถานที่ปลายทาง ตามอนุสัญญา CVR เนื่องจากอายุความตามภาคผนวก 5 ที่กำหนดไว้ 6 เดือนนั้นสั้นเกินไป ซึ่งคู่กรณีอาจอยู่กันคนละประเทศ อาจทำให้คนโดยสารใช้สิทธิเรียกร้องไม่ทันภายในกำหนด และควรจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความสะดุดหยุดลงหรือการขยายอายุความไว้อย่างชัดเจนด้วย ส่วนอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าโดยสาร ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ที่กำหนดไว้ 2 ปี นับแต่เกิดสิทธิเรียกร้องนั้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความเหมาะสมแล้ว