

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การรับขนมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่กำลังขยายตัวของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับขนระหว่างประเทศ เนื่องจากการรับขนระหว่างประเทศถือเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่มีส่วนช่วยทำให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันมีการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบเพราะมีสภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อให้เกิดการขนส่งทางถนนให้แก่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค จึงส่งผลให้ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาระบบการรับขนภายในประเทศและการรับขนระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากหากมีการพัฒนาระบบการรับขนของไทยให้มีความก้าวหน้าและเป็นสากลมากขึ้นประเทศไทยก็จะมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศที่เป็นคู่แข่งทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพนั่นเอง ดังนั้น สิ่งหนึ่งที่จะช่วยให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งของไทยให้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับคู่แข่งชาวต่างชาติ ก็คือ ประเทศไทยจะต้องมีการพัฒนากฎหมายรับขนในทุกรูปแบบให้มีความทันสมัย สอดคล้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับกฎหมายรับขนของประเทศต่าง ๆ เพื่อที่ประเทศไทยจะได้มีกฎหมายรับขนที่บังคับใช้กับนิติสัมพันธ์ระหว่างประเทศในการรับขนระหว่างประเทศได้เป็นสากล เป็นที่ยอมรับ และเชื่อถือของนักลงทุนชาวต่างชาติ

เมื่อพิจารณาถึงการรับขนผู้โดยสารทางถนนแล้วนั้น จะเห็นได้ว่า การรับขนทางถนนถือเป็นรูปแบบการรับขนในการเดินทางของผู้โดยสารที่มีความเข้าถึงยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้สะดวกกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น อันเนื่องมาจากเส้นทางเดินถนนนั้นสามารถจะพัฒนาให้เข้าไปได้ทุกที่ หากเป็นการเดินทางโดยรถไฟ ก็จำเป็นต้องมีการสร้างรางรถไฟเพื่อให้รถไฟแล่น หรือการเดินทางโดยทางอากาศ ก็จำเป็นต้องมีสนามบินให้เครื่องบินลงจอดและเป็นการเดินทางที่มีราคาค่าโดยสารที่ค่อนข้างสูง หากเปรียบเทียบกับการเดินทางทางถนน ซึ่งในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่ามีคนโดยสารที่ใช้บริการการรับขนทางถนนเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจมากขึ้นมีทั้งคนไทยและชาวต่างชาติ ดังนั้น หากคนโดยสารดังกล่าวได้รับอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางทางถนน อันอาจทำให้คนโดยสารเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ หรือเกิด

ความสูญหาย เสียหาย หรือการเดินทางมีความชักช้า คนโดยสารเหล่านั้นจะได้รับความคุ้มครองมากน้อยเพียงใดจากผู้ขนส่งนั้น ก็ต้องเป็นพิจารณาเป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในขณะนี้ ซึ่งก็คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายในเรื่องระบบความความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายประการ ทั้งนี้ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนเป็นการทั่วไป และมีเจตนารมณ์เพื่อที่จะนำไปใช้บังคับกับการรับขนภายในประเทศ อีกทั้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว จึงมีหลักเกณฑ์หลายประการที่ไม่เหมาะสมและไม่ทันสมัยกับสถานการณ์ในปัจจุบัน อาทิเช่น เหตุยกเว้นความรับผิด ที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้เพียง 3 เหตุ คือ 1. เหตุสุดวิสัย 2. เกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง และ 3. ความผิดของคนโดยสาร อีกทั้งบางหลักเกณฑ์ก็ไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาทิเช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือ บทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา ดังนั้น จึงทำให้หลักเกณฑ์ที่มีอยู่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสมเท่าที่ควร

ซึ่งหากพิจารณาถึงกฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบันนั้น จะพบได้ว่ามีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ความตกลงนี้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนและผ่านแดน โดยภาคผนวกตามความตกลงดังกล่าวที่มีความเกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ คือ ภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน (Cross-Border Movement of People) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่ประเทศไทยได้ลงนามเข้าเป็นภาคีแล้ว และในทวีปยุโรปได้มีการออกกฎหมายบังคับใช้สำหรับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะแยกออกต่างจากการรับขนคนโดยสารทางถนนภายในประเทศ ซึ่งก็คืออนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and luggage by Road 1973) และจากการศึกษาของผู้เขียนในเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการรับขนคนโดยสารตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 5 และอนุสัญญา CVR ตลอดจนนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่าง ข้อดีและข้อเสีย กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น เห็นว่า ภาคผนวก 5 และ

อนุสัญญา CVR มีบทบัญญัติหลายประการที่เป็นประโยชน์ และมีความเหมาะสมที่จะนำมาเป็นต้นแบบในการแก้ไขกฎหมายของประเทศไทยในเรื่องการรับชนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะเพื่อให้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับชนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันน่าจะส่งผลดีกับการรับชนคนโดยสารทางถนนของประเทศไทย และเป็นประโยชน์ต่อระบบการบริการรับชนคนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นในด้านผู้ให้บริการคือผู้ขนส่ง หรือในด้านผู้ใช้บริการคือคนโดยสาร ประกอบกับประเทศไทยได้ลงนามเข้าเป็นภาคีภาคผนวก 5 จึงมีพันธกรณีที่จะต้องออกกฎหมายภายในเพื่อบำบัดการให้เป็นไปตามภาคผนวก 5

ข้อเสนอแนะ

1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับชน หมวด 2 รับชนคนโดยสาร ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับการรับชนคนโดยสารในทุกรูปแบบของการรับชน ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางทะเล หรือทางอากาศ และยังมีบทบัญญัติทั่วไปที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันนำมาใช้บังคับกับการรับชนคนโดยสาร อาทิเช่น บทบัญญัติในเรื่องอายุความ บทบัญญัติในเรื่องนิติกรรม สัญญา ดังนั้น การแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องดังกล่าวจึงอาจเป็นการยากและอาจไม่ครอบคลุมหรือให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งหรือคนโดยสารได้ดีเท่าที่ควร

2. ควรมีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับชนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทยในทำนองเดียวกันกับที่ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นเพื่อใช้บังคับการรับชนของทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากการรับชนภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้นโดยลักษณะมีความแตกต่างกัน จึงทำให้หลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมที่จะแตกต่างด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าในต่างประเทศได้มีการออกกฎหมายที่ใช้สำหรับการรับชนคนโดยสารและสมควรจะเป็นการเฉพาะที่มีการบังคับใช้แล้ว ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายรับชนคนโดยสารทางอากาศ กฎหมายรับชนคนโดยสารทางน้ำ ประเทศไทยจึงควรที่จะมีกฎหมายบังคับใช้กับการรับชนคนโดยสารทางถนนเป็นการเฉพาะเหมือนกับในต่างประเทศนั้น และเมื่อประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีภาคผนวก 5 ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จึงควรนำเอาบทบัญญัติในภาคผนวก 5 มาเป็นต้นแบบและแนวทางในการร่างกฎหมาย

โดยให้มีสาระสำคัญในเรื่องต่าง ๆ อาทิเช่น เรื่องขอบเขตการบังคับใช้ เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เรื่องเหตุยกเว้นความรับผิด เรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เรื่องเขตอำนาจศาล และเรื่องอายุความ เป็นต้น เพื่อให้ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีกฎเกณฑ์ในทางกฎหมายที่ใช้บังคับเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งไม่ว่าจะการรับขนจากประเทศใดในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือเกิดอุบัติเหตุอันทำให้คนโดยสารได้รับความเสียหายในประเทศใดในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เป็นเช่นเดียวกัน และคนโดยสารก็จะได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน อันจะส่งผลให้เป็นการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจการรับขนทางถนนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้เจริญก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น และผู้เขียนเห็นว่าอนุสัญญา CVR มีหลักเกณฑ์บางประการที่เพิ่มเติมไปจากบทบัญญัติของภาคผนวก 5 และไม่ขัดกับบทบัญญัติในภาคผนวก 5 อาทิเช่น ในเรื่องการรับขนในรูปแบบอื่นที่นำมาใช้แทนการรับขนทางถนน ที่ยังให้อนุสัญญา CVR มีผลใช้บังคับกับการรับขนรูปแบบอื่นนั้นด้วย และควรจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือการขยายอายุความ ซึ่งเป็นเรื่องที่แตกต่างกันไปจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงควรบัญญัติไว้อย่างชัดเจนด้วย ซึ่งจะทำให้ร่างกฎหมายเฉพาะของประเทศไทยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ส่วนในเรื่องอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าโดยสาร ซึ่งภาคผนวก 5 หรืออนุสัญญา CVR ต่างก็ไม่ได้กำหนดไว้ นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มเติมไว้ในร่างกฎหมายเฉพาะด้วย โดยนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ที่กำหนดไว้ 2 ปี นับแต่เกิดสิทธิเรียกร้องนั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ามีความเหมาะสมดีแล้วมาบัญญัติข้างลงในร่างกฎหมายเฉพาะอีก

3. ประเทศไทยควรเป็นผู้นำในการเสนอให้มีการแก้ไขบทบัญญัติของภาคผนวก 5 ในบางประเด็น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติของอนุสัญญา CVR นั้นมีความเหมาะสมและเป็นการคุ้มครองคนโดยสารมากกว่าภาคผนวก 5 อย่างเช่น เรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ภาคผนวก 5 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บไว้เพียงไม่เกิน 9,000 SDR ต่อคนโดยสาร 1 ราย ซึ่งต่ำกว่าอนุสัญญา CVR ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีคนโดยสารเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่เกิน 83,333 SDR ต่อคนโดยสาร 1 ราย หรือในเรื่องอายุความในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกรณีความเสียหายแก่สัมภาระนั้น ภาคผนวก 5 กำหนดไว้เพียง 6 เดือน นับแต่วันที่พาหนะมาถึงหรือควรจะมีถึงสถานที่ปลายทาง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า เป็นอายุความที่สั้นเกินไปสำหรับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ที่มีสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางอยู่กันคนละประเทศ

และคู่มืออาจอยู่กันคนละประเทศ อาจทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องหรือคนโดยสวการใช้สิทธิเรียกร้องไม่ทัน
ภายในกำหนด อายุความที่เหมาะสมในกรณีนี้ควรเป็น 1 ปี นับแต่วันที่พาหนะมาถึงหรือควรจะมาถึง
สถานที่ปลายทาง ตามอนุสัญญา CVR

