

ปัญหาความรับผิดชอบในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548*

สุพัชรี สุปรีกุล**

บทนำ

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) นั้นเป็นอีกหนึ่งความสำคัญในการหารายได้เข้าสู่ประเทศ และทำให้ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ดังนั้นการยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง การตรวจสอบและติดตาม การจัดการรถเที่ยวเปล่า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์นั้นเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์เชิงรุกที่สำคัญที่ภาครัฐให้ความสำคัญตลอดมา

ทั้งนี้การพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งในรูปแบบใหม่ที่เรียกว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) นั้น นับเป็นรูปแบบการให้บริการการขนส่งในรูปแบบใหม่ ที่มีลักษณะเฉพาะตัว ที่ได้รับอิทธิพลมาจากรูปแบบการทำธุรกิจการขนส่งระดับโลก โดยในทางปฏิบัติมีการใช้คำในภาษาอังกฤษหลายคำที่สื่อถึงการขนส่งประเภทนี้ เช่น “ though transport” “ intermodal transport” “ combine transport’ หรือ “ combined transport” ทั้งนี้คำเหล่านี้มาจาก การร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศของสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980 : MIT Convention 1980)ทำให้ยังเป็นเรื่องใหม่และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเองยังเพิ่งก้าวเข้าสู่การเป็น 3PLs ที่ให้บริการครบวงจร จากเดิมที่เป็นเพียงผู้

* บทความนี้เรียบเรียงจากสารนิพนธ์เรื่อง “ปัญหาความรับผิดชอบในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ปีการศึกษา 2563

** นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

รับจ้างช่วงจากผู้ให้บริการต่างประเทศที่เข้ามาทำธุรกิจขนส่งในประเทศไทย หรือให้บริการเฉพาะช่วงการขนส่งในไทยก่อนส่งออกไปนอกประเทศ ดังนั้นเรื่องของข้อกำหนดและกฎเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องมีการปรับตัวและมีการการปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ ทั้งด้านกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง กับระบบขนส่ง จึงมีความจำเป็นจะต้องมีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย และลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งมีการบังคับใช้เพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งและผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น แต่จากสภาพการณ์ตามความเป็นจริงที่เกิดขึ้นนั้นพบว่า ส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีอยู่ไม่ครอบคลุมส่วนใหญ่อังจำกัดอยู่เพียงการขนส่งภายในประเทศมักจะไม่ครอบคลุมไปยังการขนส่งระหว่างประเทศอื่น รวมทั้งเมื่อมีการเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศหรือมีการให้บริการในต่างประเทศด้วยทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย

นอกจากนี้ พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เองยังมีลักษณะพิเศษคือ นอกจากจะบัญญัติในเรื่องของ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบในทางแพ่งระหว่างคู่สัญญา และผู้ที่เกี่ยวข้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว กฎหมายฉบับนี้ยังบัญญัติเรื่องการควบคุมดูแลการประกอบการและกำหนดโทษปรับทางอาญาสำหรับผู้ที่กระทำความผิดไว้ด้วยจึงมีลักษณะของกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา และกฎหมายปกครองอยู่ในฉบับเดียวกัน เมื่อพิจารณากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้นยังขาดความรู้ ความเข้าใจในการนำไปปฏิบัติ รวมทั้งผู้ใช้กฎหมายในระบบกฎหมายไทยไม่ว่าจะเป็น ตำรวจ ทนาย อัยการ และผู้พิพากษาไทยเองก็ยังขาดความเชี่ยวชาญในการใช้กฎหมายฉบับนี้ด้วยเช่นกัน

โดยที่เนื้อหาที่สำคัญที่สุดของกฎหมายขนส่งแทบทุกรูปแบบนั้นมักจะอยู่ที่เรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็เช่นเดียวกัน ในกรณีที่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นไปโดยสวัสดิภาพปราศจากการที่ของที่ขนส่งสูญหายเสียหายหรือถูกส่งมอบช้า ปัญหาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือการฟ้องร้องคดีก็ไม่มีในทางตรงกันข้ามหากปรากฏว่ามีการผิดสัญญาหรือมีการที่ของสูญหายเสียหายหรือการส่งมอบช้า ปัญหาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือการฟ้องร้องคดีก็จะเกิดขึ้นตามมา ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งประเด็นไปที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ใช้บังคับในตัวบทของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยเริ่มจากการศึกษาถึงที่มาของพระราชบัญญัตินี้ ก่อนจะเปรียบเทียบกับกฎหมายละอนุสัญญาอื่น ๆ ที่ใช้กันอยู่ระหว่างประเทศเพื่อให้เห็นถึงข้อเหมือนและข้อแตกต่างในการนำไปใช้

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการนำกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ไปใช้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (Third Party Logistics: 3PLs) และหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ให้สามารถนำไปใช้และ

ส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยและระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมีสมมติฐานการวิจัยในประเด็นความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในตอนท้ายของมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในเรื่องความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเป็นผลที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าในระหว่างที่ของนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้น ยังมีข้อที่มีเป็นปัญหาในการนำไปใช้ จึงจะต้องศึกษา ศึกษาค้นคว้า และเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงมาตรา 19 และมาตราที่เกี่ยวข้องอันได้แก่มาตรา 20 และมาตรา 27 เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้ หรือนำกฎหมายฉบับนี้ไปปรับใช้ในแต่ละกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 นั้นเป็นกฎหมายขนส่งที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะตัวในการปฏิบัติ และโดยร่างเดิมของกฎหมายก็อาศัยกรอบที่ออกมาโดยอิงกับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศอันได้แก่ The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980: MT Convention 1980 และยังเกี่ยวพันถึงข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศของหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce : ICC) เช่น UCP 500 และ UCP 600 และยังอาศัยกรอบความตกลง ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport เป็นแบบแผนในการร่างกฎหมายฉบับนี้ โดยที่มีลักษณะพิเศษคือ นอกจากจะบัญญัติในเรื่องของ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบในทางแพ่งระหว่างคู่สัญญา และผู้ที่เกี่ยวข้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว กฎหมายฉบับนี้ยังบัญญัติเรื่องการควบคุมดูแลการประกอบการและกำหนดโทษปรับทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดไว้ด้วยจึงมีลักษณะของกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญาและกฎหมายปกครองอยู่ในฉบับเดียวกัน

ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980) ได้ให้ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ว่า เป็นการขนส่งสินค้าจากต้นทางในรัฐหนึ่งถึงปลายทางอีกรัฐหนึ่งโดยใช้รูปแบบของการขนส่งอย่างน้อย 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีผู้ประกอบการขนส่งเพียงรายเดียว และรับผิดชอบต่อความเสียหาย (Liability) ทั้งหมดในระหว่างการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ (International) ที่ใช้สัญญา MT Contract ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อการจัดส่งสินค้า และการชำระค่าระวางต่าง ๆ ใช้เอกสารกำกับสินค้าเพียงฉบับเดียว (Single document) ซึ่งออกโดยผู้ประกอบการขนส่งดังนั้น อาจสรุปได้ว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะมีสาระสำคัญ 3 ประการ

1. เป็นการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งอาจจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องระหว่างทางบกกับการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงแตกต่างจากการขนส่งที่ใช้วิธีขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Transport) ที่ใช้วิธีการขนส่งรูปแบบเดียวโดยผู้ขนส่งรายเดียวหรือหลายรายก็ตาม เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุก หรือโดยเรือเดินทาง โดยการขนส่งรูปแบบเดียวที่ตกอยู่ภายใต้สัญญาเดียวกันนี้อาจจะมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะโดยผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญาแต่ผู้เดียวหรือมีผู้ขนส่งอื่นเข้าร่วมทำการขนส่งตลอดสาย เรียกว่า การขนส่งสินค้าถ้ำยลำ หรือการขนส่งต่อเนื่อง (Through Transport) ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็มีลักษณะทำนองนี้เช่นเดียวกัน เพียงแต่ใช้วิธีการขนส่งแบบหลายรูปแบบ เช่น ทางทะเล ทางอากาศ หรือ ทางบก

2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องเป็นการขนส่งของระหว่างประเทศไม่ใช่การขนส่งภายในประเทศโดยเป็นการขนส่งจากสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับมอบของไว้ในประเทศหนึ่งเพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ผู้รับของในอีกประเทศหนึ่ง ณ สถานที่ตกลงกันไว้ตามสัญญา

3. ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศนี้ผู้ส่งทำสัญญาขนส่งของกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator - MTO) เพียงผู้เดียวหลังจากนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะออกเอกสารขนส่งฉบับเดียวสำหรับการขนส่งของและมีการคิดอัตราค่าขนส่งเดียวตลอดเส้นทาง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เป็นกฎหมายเอกชนที่จะกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและเป็นกฎหมายในทางบริหารที่ใช้เพื่อกำกับดูแลการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บทบัญญัติส่วนใหญ่เป็นไปตามหลักการของร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) ที่ประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มีความประสงค์ร่วมกันดังที่ได้กล่าวมาในบทที่ 2 โดย ในการนำมาบังคับใช้ในหมู่ประเทศภาคีสมาชิกในส่วนของประเทศไทยได้ผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548จนสำเร็จและประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลบังคับใช้ เพื่อให้กลุ่มประเทศอาเซียนได้ปฏิบัติตามและถือว่าได้เป็นการอำนวยความสะดวกแก่การค้าเงินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูงอยู่ในปัจจุบัน

พระราชบัญญัตินี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ.2548 เพื่อบังคับใช้แก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งหมายถึง การขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวโดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็น

สถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเป็นการบังคับแก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีต้นทางหรือปลายทางอยู่ในประเทศไทย โดยไม่คำนึงว่าสัญญาจะทำขึ้นที่ไหน หรือคู่สัญญาจะมีสัญชาติไทยหรือไม่ ทั้งนี้การดำเนินการรับหรือส่งของที่ปฏิบัติภายใต้สัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่หากเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศไทยคู่สัญญาอาจมีการตกลงกันเป็นหนังสือให้มีผลบังคับใช้ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ทั้งนี้ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือสัญญาซึ่งผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

เนื่องจากกฎหมายนี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับต่างประเทศเป็นอันมาก และมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้บังคับเพื่อความเป็นหนึ่งอันเดียวกันในระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน จึงได้มีบทบัญญัติเปิดโอกาสและยืนยันสิทธิของคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น (Jurisdiction Clause) โดยจะกำหนดไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ ในกรณีที่มีได้มีการตกลงระบุงศาลในการฟ้องคดีโจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้

- 1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- 2) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- 3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของอย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณี จากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อนุญาโตตุลาการ (Arbitration clause) เป็นผู้ชี้ขาดได้ อนึ่ง ในกรณีที่ฟ้องคดีในประเทศไทย ไม่ว่าจะมิมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

สิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport Operator) ได้แก่ บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญาไม่ว่าการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะบริหารจัดการการขนส่งสินค้าตั้งแต่รับมอบหมายสินค้าจากสถานที่ต้นทาง ไปจนถึงการส่งมอบของที่สถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา หน้าที่ของ

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ.2548 มีดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ในการออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตรงส่งเมื่อได้รับมอบของซึ่งอาจเป็นชนิดโอนให้กันหรือชนิดห้ามโอนแล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก โดยใบตราส่งต่อเนื่อง (Multimodal transport document) หมายถึง เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมายจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง โดยการลงลายมือชื่อ ให้รวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสาร ทางโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใด

3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีหน้าที่ต้องดำเนินการเพื่อให้มีการส่งมอบของ และหากเกิดกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธที่จะไม่ยอมรับมอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันที และถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง ซึ่งหากไม่สามารถบอกกล่าว หรือถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง หรือคำสั่งที่ส่งมา อาจจะเป็นคำสั่งที่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของตามความเหมาะสมและจำเป็น แต่ต้องมีการบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยเร็วยกเว้นแต่ไม่สามารถทำได้

ความรับผิดชอบและขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ความรับผิดชอบและขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้นมีดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากการที่ของสูญหายเสียหายหรือส่งมอบช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้าขึ้นได้เกิดในระหว่างตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตน หรือลูกจ้างตน หรือบุคคลอื่นใดที่ใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้มาตรการทั้งปวง ซึ่งจะเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้ารวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบช้าช้า หากผู้ตราส่งได้มีการระบุส่วนได้ส่วนเสียไว้อย่างชัดเจนก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับของว่า

หากมีการส่งมอบซักรั่วเกิดขึ้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ

3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียเวลา หรือส่งมอบ ซักรั่วที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้างตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญา กระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจง ใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักรั่ว หรือ โดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักรั่วเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะไม่ต้องรับผิดชอบ หรือมีข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อความเสียหายจากเหตุที่เกิดขึ้นเมื่อผู้ประกอบการขนส่งได้พิสูจน์ให้เห็นว่า ตน หรือลูกจ้างตัวแทนแห่งตน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์ซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซักรั่วแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังสามารถยกเว้นความรับผิดชอบได้อีก หาก พิสูจน์ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบซักรั่วเช่นนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- 1) เหตุสุดวิสัย
- 2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งผู้แทนหรือตัวแทนของ บุคคลดังกล่าว
- 3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่ไม่เพียงพอหรือไม่ชัดเจน
- 4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือ ตัวแทนบุคคลดังกล่าว
- 5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น
- 6) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงาน ด้วยประการใด ๆ

7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายในเมื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบซักรั่ว ระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือความผิดพลาดในการเดินเรือ หรือในการ บริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบ ซักรั่วตามข้อ 7) ถ้าหากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักรั่วเช่นนั้นเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่

สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Sea worthiness) เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นว่า ตนได้กระทำการตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ต้องรับผิดชอบเกิดจากความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการส่งมอบซั๊กซ่า หากว่าผู้ตราส่งไม่มีการแจ้งส่วนได้ส่วนเสียก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบของซั๊กซ่าแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบ

ในกรณีที่สองซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนได้ในลักษณะเดียวกันกับผู้ขนส่งตามกฎหมายการรับขนทางทะเล อย่างไรก็ตามในร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความผิดเป็นเงินบาทแต่ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right) คือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจ และกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund) ได้กำหนดขึ้นเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยใช้หลักการของระบบตะกร้าเงินด้วยการนำสกุลเงินที่สำคัญ ๆ ได้แก่ เงินยูโร (Euro) เงินเยนญี่ปุ่น (Japanese Yen) เงินปอนด์อังกฤษ (Pound sterling) และเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (U.S. dollar) มาหาค่าเฉลี่ย ผลที่ได้รับ คือ SDR และกองทุนการเงินระหว่างประเทศจะกำหนดค่า “SDR” เป็นรายวัน ซึ่งตามบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัตินี้ ให้มีการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลบาท โดยคำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

1) กรณีเกิดการสูญหายหรือเสียหายแก่ของ

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนดังนี้

(ก) สิทธิในการจำกัดความรับผิดได้ไม่เกิน 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมด (Gross weight) แห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ทั้งนี้หน่วยการขนส่งตามบทบัญญัติร่างพระราชบัญญัตินี้ คือ หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชิ้น ถู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อันหรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น ซึ่งในกรณีที่มีการระบุจำนวนหน่วยของการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ถือว่าของนั้นมีจำนวนหน่วยตามที่ระบุไว้ แต่ในกรณีที่นำเอาสินค้ามารวบรวมไว้บรรจุในภาชนะขนส่งเดียวกัน โดยมีระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ ให้ถือว่าของที่รวมกันอยู่เป็นเพียงหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(ข) ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีสิทธิจำกัดความรับผิดได้ไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

(ค) ในกรณีที่ปรากฏชัดว่าของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในช่วงนั้นมีกฎหมายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหาย หรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งได้กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสามารถจำกัดความรับผิดสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้น ได้ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายใน หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

2) กรณีเกิดการส่งมอบชกช้า

การส่งมอบชกช้า คือ เมื่อมีการตกลงกันไว้ถึงกำหนดเวลาส่งมอบอย่างชัดเจน แต่ผู้ประกอบการไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น หรือในกรณีที่ไม่ได้มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบของไว้ และผู้ประกอบการไม่ได้ส่งมอบของภายในระยะเวลาอันควรที่จะส่งมอบ ซึ่งในกรณีที่มีความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้า หรือความเสียหายอื่นใดนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากนี้ คู่สัญญาอาจมีการตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้ก็ได้

ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากจะเป็นการใช้บังคับต่อการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องโดยตรง ไม่ว่าจะการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดแล้ว ยังใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน 9 เดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ แต่ภายในอายุความดังกล่าว ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่า จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายมีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรส่งมอบของ

อาจกล่าวโดยสรุปถึงปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในทางปฏิบัติที่พบว่ามีปัญหาข้อกฎหมายที่ควรพิจารณาดังนี้

1. พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นี้มีบทกำหนดโทษไว้ด้วย หากมีการฝ่าฝืนอันจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องถูกปรับได้สูงสุดถึง 1 ล้านบาท ซึ่งแต่เดิมไม่มีการกำหนดโทษไว้

2. พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นี้ให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนโดยผลแห่งกฎหมายโดยไม่ต้องตกลงกับผู้ให้บริการแต่อย่างใด แต่เดิมผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะไม่ได้รับประโยชน์จากรื่องดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการขนของทางทะเล สามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนเองได้ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

3. ประเด็นปัญหาการตีความในเรื่องความรับผิดชอบด้วยว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นยังมีหลายมาตราที่สามารถตีความได้ทั้งอย่างแคบและอย่างกว้าง หากตีความอย่างแคบจากเอกสารเช่นในเรื่อง ใบตราส่ง หากพิจารณาจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 16 วรรค 2 เมื่อพิจารณาจากถ้อยคำจะพบว่าแคบเพราะหมายความถึงเพียงบุคคลภายนอกผู้ได้รับโอนใบตราส่งต่อเนื่องจากผู้ตราส่งเท่านั้น แต่หากอ้างอิงจากกรอบ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport Article 21.6 ถึง 21.8 จะเห็นว่า “Any person” กลับหมายความรวมถึงบุคคลใด ๆ ก็ตามที่ไม่ใช่ผู้ตราส่ง ซึ่งส่งผลต่อความรับผิดชอบที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

4. ประเด็นความเชี่ยวชาญในการดำเนินคดีของบุคลากรที่เกี่ยวข้องของในกระบวนการยุติธรรมทั้งหมด สืบเนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นมีความซับซ้อนด้วยว่าเป็นกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะ โดยที่รวมทั้งกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา และกฎหมายปกครองอยู่ในฉบับเดียวกัน อีกทั้งยังเกี่ยวข้องกับกฎหมาย อนุสัญญา และข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศหลายฉบับทำให้ยากจะหาผู้ที่มีความเชี่ยวชาญที่เข้าใจได้อย่างลึกซึ้งซึ่งทำให้การดำเนินการในกระบวนการยุติธรรมเป็นเรื่องยาก ตั้งแต่ต้นทางคือตำรวจอัยการ ผู้พิพากษา ทำให้การดำเนินคดีเป็นไปได้ยาก อีกทั้งยังสามารถฟ้องได้หลายรูปแบบในแต่ละช่วงของการขนส่ง ในแต่ละโหมดก็มีกฎหมายมายที่แตกต่างรองรับและยังมีปัญหาในเรื่องเขตอำนาจศาลอีกด้วย

ในท้ายที่สุดงานวิจัยนี้พบว่ามาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ. 2548 นั้นจะระบุประเภทของความเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบไว้เพียงแค่ความเสียหายอันเป็นผลจากการที่สินค้าสูญหายเสียหายหรือส่งมอบล่าช้า แต่ในการปฏิบัติงานจริงนั้นการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบมีความซับซ้อนและการให้คำนิยามเรื่องความเสียหายจะต้องเชื่อมโยงกับทั้งเรื่องของกฎหมายต่าง ๆ ในแต่ละโหมดขนส่งเชื่อมโยงกับเอกสารที่ใช้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเอกสารตามกฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจนมีผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมการขนส่งในกรณีที่มีการจ้างช่วง และมีความจำเป็นที่จะต้องนำอนุสัญญาระหว่างประเทศมาตีความร่วมกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้การตีความเรื่องความเสียหายจึงต้องใช้ความละเอียดรอบคอบ นอกจากนี้ยังมีปัญหาอื่น ๆ เช่นการตีความหมายของการ ส่งมอบล่าช้า การสูญหาย การเสียหายบางส่วน หรือการเสียหายโดยสิ้นเชิง เพื่อใช้เป็นเหตุผลในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายและการคิดค่าปรับในแต่ละกรณี

ผู้วิจัยศึกษาพบว่าหากเปรียบเทียบกับกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบจากการเสียหายจากสินค้าอันตราย ที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 23 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 กับบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายตามมาตรา 18, 19, และ 20 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะเห็นว่ามาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นได้กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ผู้ตราส่งซึ่งว่าจ้างและส่งมอบสินค้าอันตรายให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเป็น ผู้รับจ้างและรับมอบของไว้ในความดูแล อันก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้รับตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย สูญหายและส่งมอบล่าช้า นอกจากนี้มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังมีข้อที่มีเป็นปัญหาในการนำไปใช้ทำให้ส่งผลต่อ มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในตอนท้ายของมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในเรื่องความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบล่าช้าในระหว่างที่ของนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้น มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พบว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยที่เรื่องบทบัญญัติเรื่องของอันตรายดังกล่าวในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ผู้วิจัยจึงขอเสนอว่าควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับกฎหมายและข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยคณะผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ระเบียบปฏิบัติ และข้อตกลงทางการค้า เพื่อให้การแก้ไขเกิดประโยชน์ในการทำงานและสอดคล้องกับกฎหมาย ข้อตกลง ข้อบังคับและเอกสารที่ต้องใช้ระหว่างประเทศ

บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ASEAN Framework Agreement on Multimodal transport, 2549.

กระทรวงคมนาคม. เอกสารในการสัมมนาเรื่องกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal transport. วันที่ 31 มีนาคม 2542, (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่).

ทิพย์สุดา จาระเวชสา. การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย (Multimodal Transport Development in Thailand). วารสารการพาณิชย์นาวี 20, 3 (ธันวาคม 2544) :46-47.

ธัชพันธ์ ประพุทธนิตินิสาร. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.

ใน การประชุมวิชาการ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548. วันที่ 18 พฤศจิกายน 2548 ณ ห้องหลานหลวง โรงแรมรอยัลปรีนเซส ถนนหลานหลวง กรุงเทพมหานคร. หน้า 1.

ประมวล จันทร์ชีวะ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรุงเทพฯ : สมาคมประกันวินาศภัย , 2548, หน้า 14.

ประมวล จันทร์ชีวะ. คู่มือกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง, 2549, หน้า 46-58.

ไพฑิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกกาญจนานนท์. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: วิญญูชน , 2543.

ไพฑิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. กรุงเทพฯ:วิญญูชน, 2561, หน้า 103.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด และหลักกฎหมายลักษณะละเมิด เรื่องข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบตามกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพฯ:นิติบรรณการ, 2548. หน้า 8.

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. ราชกิจจานุเบกษา. 2548. หน้า 4

สุพัชรี สุปรียกุล. เอกสารประกอบการสอนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คณะโลจิสติกส์และซัพพลายเชน. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 2558. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่), หน้า 12.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีด

- ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย**. เอกสารประกอบ
แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: 2548.
- สมพร ไพลิน. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. ใน **การประชุมสัมมนา
ทางวิชาการ**. วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2548, ณ ห้องประชุม 222 คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 4.
- Asean Framework. [Online] Available from: <http://www.aseansec.org/64.htm>. [12
July 2020].
- David A. Glass, **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**. London :
LLP, 2004. p.273
- Faber, Diana, and Contributor. **Multimodal Transport Avoiding Legal Problems**.
London Hong Kong : (LLP,1997): p.13
- H, ANNEX. The revised ASEAN Plan of Action in Transport and Communications,
submitted to the third meeting of ASEAN Working Group on the Development
of Multimodal Transport and Trade Facilitation, February 21-22 1997,
(Unpublished Manuscript).
- International Monetary Fund. **เอกสารหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามมาตรา 4**. [ออนไลน์]
เข้าถึงได้จาก: <http://www.imf.org> [1 สิงหาคม 2563].
- Logisticafe. **เอกสารความรู้เกี่ยวกับการขนส่ง** [ออนไลน์]. 2563. เข้าถึงได้จาก:
<https://www.logisticafe.com/2009/10/multimodal-transport> [12 กรกฎาคม
2563].
- Ralph De Wit. **Multimodal Transport**. LondonLLP,1995 p.171.
- UNCTAD secretarial. **Document report UNCTAD /SDTE/TLB2: Implementation of
Multimodal Transport Rules** 27 June 2001 [Online]. Available from:
<https://vi.unctad.org/resources-mainmenu-64/>. [1 August 2020].
- UNCTAD secretarial. **Implementation of Multimodal Transport Rules**. (27 June
2001) : p.18.