

การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
: ศึกษาเฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย



นางสาวสวรส สุวรรณวัฒน์

สถาบันวิทยบริการ


วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LIABILITY INSURANCE OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR
: IN MATTER OF LIABILITY INSURANCE POLICY USED BY
THAILAND INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION



Miss Sawaros Suwannawat

สถาบันวิทยบริการ

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
for the Degree of Doctor of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

491103

สวรส สุวรรณวัฒน์ : การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาเฉพาะ
 กรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (LIABILITY
 INSURANCE OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR : IN MATTER OF LIABILITY INSURANCE
 POLICY USED BY THAILAND INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION) อ.ที่ปรึกษา :
 ผศ. ชยันติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาร่วม : อ. ดร.จุฬาสุขมานพ, 224 หน้า.

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) คือ การขนส่งที่ประกอบด้วยรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2
 รูปแบบขึ้นไป โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) เป็นผู้เดียวที่เข้าทำ
 สัญญาโดยตรงกับผู้ให้บริการและเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่ง
 ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ประกาศใช้ ได้มีการกำหนดให้
 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องมีหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดจน
 ความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ได้ทำขึ้น และไว้ค้ำวงหลักประกันนั้นตลอดระยะเวลาที่ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 ในประเทศไทย

เพื่อสร้างมาตรฐานการจัดการที่ดีและเพิ่มศักยภาพของสมาชิก สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่ง
 ประเทศไทย (Thailand International Freight Forwarders Association : TIFFA) จึงได้จัดหาหลักประกันความรับผิดตามที่
 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนด โดยสมาคมฯ และบริษัท ชัยบุรีประกันภัย (ประเทศไทย)
 จำกัด ร่วมกันแก้ไขกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่มีอยู่เดิมซึ่งมุ่งเน้นประโยชน์ในแง่การตลาด หรือเป็นเพียงการโอนภาระ
 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปยังผู้รับประกันภัย มิได้มุ่งหวังให้เกิดการชดใช้ที่เป็นธรรม โดยปรับปรุงให้สอดคล้องกับ
 หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 พ.ศ. 2548 เพื่อให้ระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ได้มีการการออกกรมธรรม์เพื่อประกันภัยความรับผิด
 ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วยกัน 2 รูปแบบ โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเลือกใช้รูปแบบ
 ที่เหมาะสมกับการประกอบการของตน ซึ่งกรมธรรม์ดังกล่าวได้รับอนุมัตินายทะเบียน ตามกฎหมายประกันวินาศภัย และนำ
 ออกทำสัญญาประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว

จากการศึกษาวิจัยพบว่าแม้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
 ทั้ง 2 รูปแบบจะกำหนดเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสอดคล้องตามหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง
 ต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และจะสามารถสร้างความมั่นใจให้กับ
 ผู้ให้บริการในระดับหนึ่งว่าจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความเสียหาย แต่ควรกำหนดจำนวนความรับผิดตาม
 สัญญาประกันภัยให้ครอบคลุมข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการ
 ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วย เพื่อให้การใช้หลักประกันภัยความรับผิดโดยกรมธรรม์สามารถเยียวยาความ
 เสียหายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สาขาวิชา นิติศาสตร์.....ลายมือชื่อนิสิต.....
 ปีการศึกษา 2549.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

#4686334534 : MAJOR LAWS

KEY WORD : MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR / LIABILITY INSURANCE POLICY.

SAWAROS SUWANAWAT: LIABILITY INSURANCE OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR : IN MATTER OF LIABILITY INSURANCE POLICY USED BY THAILAND INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION. THESIS ADVISOR : ASST.PROF.CHAYANTI GREIGARN, THESIS COADVISOR: CHULA SUKMANOP, Ph.D.,224 pp.

The term "multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport where the multimodal transport operator (MTO) is the only one who directly makes an agreement with the consignor and undertakes to be responsible for losses or damages arising from any engagement pursuant to the agreement. Since Multimodal Transport Act 2005 has entered into force, it is compulsory that the MTO has a guarantee for the liability in accordance with multimodal transport agreement as well as any risk pertaining to the agreement. In addition, such guarantee needs to be maintained as long as he remains in multimodal transport business in Thailand.

In order to set a management quality standard and increase the potentials of its members, Thailand International Freight Forwarders Association: TIFFFA made attempts to provide the guarantee required by the Act of Parliament. TIFFFA, in cooperation with Chubb Insurance (Thailand) Co.,Ltd., considered the revision of the liability insurance policies available in the market before the entry into force of the Act, most of which had mainly focused on marketing value for the operators - only transferring the obligation to indemnify those suffered from loss or damage to the insurer, without taking into account of fair compensation. The improved liability insurance policies correspond with the criteria set out by the Act and make the system of indemnity efficient. Two forms of policy to insure the liability of multimodal transport operator were drafted and they provide an opportunity for MTO to choose the form suitable for its own operations. Those policies have been approved by the registrar under the laws of General Insurance and available for offering coverage in multimodal transport system.

As per research, it is found that although two forms of liability insurance policy initiated TIFFFA manage to specify the provisions of indemnity conformable to the criteria of multimodal transport operator's liability in accordance with the Multimodal Transport Act and can give assurance to the consignor or consignee that he can obtain the indemnity in case of losses and damages, the amount of insurance should be fixed in a way that will sufficiently cover the limit of the liability of MTO according to the Act so that the objective to effectively remedy the consignor or consignee will fully be met.

Field of study Laws.....Student's signature

Academic year 2006.....Advisor's signature

Co-advisor's signature.....

SSawaros Suwanawat
Chayanti Greigarn
Chula Sukmanop

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และ อาจารย์ ดร.จุฬาท สุขมานพ ที่ได้สละเวลาอันมีค่ามารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมวิทยานิพนธ์ โดยตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ ท่านอาจารย์ทั้งสองได้ให้คำปรึกษาและคำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งกรุณาช่วยตรวจทาน แก้ไขเนื้อหาวิทยานิพนธ์ ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ อาจารย์สมพร โพลิน และ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าของท่านเพื่อรับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ ซึ่งทุกท่านได้กรุณาให้คำแนะนำรวมทั้งชี้แนะประเด็นอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการทำวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นอย่างดีตลอดมา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณสมาชิกครอบครัวทุกคน และน้ำเล็ก สำหรับความรักความห่วงใยที่มีให้ผู้เขียนเสมอมา รวมทั้งช่วยเป็นกำลังใจอย่างมากตลอดระยะเวลาที่ผู้เขียนจัดทำวิทยานิพนธ์ จนกระทั่งสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้เขียนขอขอบคุณเพื่อน ๆ ได้แก่ ต้ม ตาล เล็ก สำหรับกำลังใจและความช่วยเหลือที่ดีเสมอมา และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง กอฟ ที่ให้ความช่วยเหลือแนะนำในระหว่างการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตลอดจนคอยเป็นกำลังใจและเคียงเคียง จนทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและประโยชน์ประการใดแล้ว ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตูล แก่บิดา มารดา คณาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้มีส่วนเกื้อกูลเสริมสร้างรากฐานที่สำคัญที่สุดสำหรับผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความบกพร่องประการใดแล้ว ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 สมมติฐาน.....	4
1.4 ขอบเขตการวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 ที่มาและหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	5
2.1 ความหมาย วิวัฒนาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	5
2.1.1 ประเภทการขนส่ง.....	9
2.1.1.1 Unimodal transport.....	9
2.1.1.2 Through transport.....	10
2.1.1.3 Multimodal transport.....	10
2.1.2 ลักษณะ ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	11
2.1.2.1 Vessel – Operating Multimodal Transport Operator.....	12
2.1.2.1 Non Vessel – Operating Multimodal Transport Operator.....	13
2.1.3 เอกสารในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	13
2.1.4 ระบบความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	15
2.1.4.1 ระบบ Network System.....	15
2.1.4.2 ระบบ Uniform System.....	15
2.1.4.3 ระบบ Flexible System.....	16
2.2 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามกฎหมายต่างประเทศ.....	17
2.2.1 ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....	20

	หน้า
2.2.2	หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....25
2.2.3	ข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และค่าเสียหาย.....28
2.2.4	กำหนดเวลาใช้สิทธิเรียกร้อง.....36
2.3	หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548...38
2.3.1	ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....39
2.3.2	หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....41
2.3.2.1	หน้าที่ในการออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....41
2.3.2.2	หน้าที่ในการส่งมอบของที่ขนส่งตามใบตราส่งต่อเนื่อง.....41
2.3.2.3	ความรับผิดกรณีจ่ายค่าสินไหมทดแทน.....42
2.3.3	ข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และค่าเสียหาย.....43
2.3.4	กำหนดเวลาใช้สิทธิเรียกร้อง.....47
บทที่ 3	การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในประเทศไทย.....49
3.1	หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดชอบ.....50
3.1.1	ลักษณะของประกันภัยค้ำจุน.....51
3.2	หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.....59
บทที่ 4	วิเคราะห์กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบ
4.1	รูปแบบกรมธรรม์ที่มีอยู่ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย.....64
4.1.1	กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง ที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA).....65
4.1.2	กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัย.....82

หน้า

4.2 บทวิเคราะห์กรรมธรรมิในหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการบังคับใช้กรรมธรรมิในระบบการขนส่งของประเทศไทย.....	95
4.2.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้รับประกันภัย.....	95
4.2.1.1 ขอบเขตความรับผิด.....	95
4.2.1.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	100
4.2.1.3 ข้อจำกัดความรับผิด.....	103
4.2.1.4 เงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	107
4.2.2 การบังคับใช้กรรมธรรมิในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย...	109
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	113
รายการอ้างอิง.....	123
ภาคผนวก.....	126
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	224

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

"ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" คือ วิวัฒนาการการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ระบบการขนส่งระหว่างประเทศ จากเดิมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นการขนส่งทางทะเล เพราะเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวกไปถึงที่หมายในทุกทวีปทั่วโลก และสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ ด้วยค่าระวางที่ถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น แต่การขนส่งทางทะเลก็ไม่สามารถเข้าถึงสถานที่ซึ่งอยู่ห่างจากทะเล หากต้องมีการขนส่งจากท่าเรือเพื่อไปยังบริเวณอื่น ๆ เจ้าของสินค้าต้องทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งทางบกอีกทอดหนึ่งเพื่อขนส่งของไปยังสถานที่ดังกล่าว ซึ่งรูปแบบการขนส่งไปยังสถานที่ไกลออกไปจากท่าเรือนั้นมีทั้งการขนส่งทางรถไฟและทางถนน

ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่เพียงผู้เดียวเข้าทำสัญญากับผู้ส่งของเพื่อให้เข้าจัดการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง โดยผู้ขนส่งรับว่าจะรับสินค้าจากสถานที่นัดหมายของผู้ส่งไปยังผู้รับของที่ปลายทาง ทำให้ผู้ส่งของไม่ต้องทำสัญญาขนส่งในแต่ละทอดอีก ซึ่งเป็นที่มาของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในปัจจุบันระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกลายเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ด้วยรูปแบบการขนส่งที่มีมากกว่า 1 รูปแบบในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของ 1 ราย ทำให้กฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นมีมากกว่า 1 กฎเกณฑ์ ซึ่งเกิดความแตกต่างในแนวคิดถึงหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้เป็นหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เมื่อเกิดความไม่ชัดเจนในหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมักเป็นผู้ขนส่งที่มีสัญชาติของประเทศพัฒนาแล้ว จึงเลือกใช้หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของรูปแบบการขนส่งที่เป็นประโยชน์แก่ตนมากที่สุด โดยกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวในเอกสารการขนส่ง ทำให้เกิดแนวคิดทางกฎหมายในเรื่องกฎเกณฑ์ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็น 3 แนวคิด คือ แนวทางที่ 1 ใช้กฎหมายในรูปแบบการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Network System) เข้าบังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากหากไม่สามารถระบุช่วงการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ แนวทางที่ 2 กำหนดกฎเกณฑ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขึ้นมาโดยเฉพาะ (Uniform System) และแนวทางที่ 3 กำหนดให้ใช้กฎเกณฑ์ความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้เป็นการ

เฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรณีที่ไม่ทราบช่วงของการขนส่งที่เกิดความเสียหาย แต่ถ้าทราบช่วงการขนส่งที่เกิดความเสียหายแล้วให้ย้อนกลับไปที่หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางกฎหมายที่บังคับใช้ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (Flexible System หรือ Modified Network System) และในปี ค.ศ. 1980 สหประชาชาติได้ร่างอนุสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980 (MT-Convention 1980) แต่อนุสัญญานี้ฉบับดังกล่าวไม่เป็นที่นิยมและยังไม่มีการบังคับใช้ อนุสัญญานี้ฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ ได้มีการพยายามร่างข้อกำหนดในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอีกหลายครั้งโดยองค์ระหว่างประเทศ เช่น UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (UNCTAD/ICC Rule)

ภูมิภาคอาเซียนก็ได้มีการพยายามจัดทำกฎเกณฑ์เฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อบังคับระหว่างกันเช่นเดียวกัน โดยได้มีการประกาศใช้ ASEAN Framework agreement of Multimodal Transport 2005 เป็นหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาคอาเซียน สำหรับประเทศไทยได้มีการออกกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อบังคับใช้กับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) ต้องมีหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดชอบจากสัญญาการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาดังกล่าวที่ครอบคลุมตลอดอายุสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และตลอดระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ* ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่ผู้ส่งของที่จะได้รับการค่าเสียหายอย่างแน่นอนเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำขึ้น โดยระบุให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีเป็นผู้รับประกัน ซึ่งเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำขึ้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้เข้ารับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้รับประกันโดยตรงตามสัญญาประกันภัยที่ทำขึ้นภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบส่วนใหญ่เป็นการให้บริการในระดับระหว่างประเทศที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งแบบประตูถึงประตู (Door to Door) คือ จากสถานที่ของผู้ขายไปถึงยังสถานที่ของผู้ซื้อ โดยไม่คำนึงว่าในการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ซึ่งระยะทางในการขนส่งของในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นไกลและต้องใช้เวลาาน รวมถึงต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากรูปแบบการขนส่ง

* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 41, 43.

หนึ่งไปยังอีกรูปแบบการขนส่งหนึ่ง เพื่อให้สามารถส่งของไปยังสถานที่นัดหมายปลายทางได้ ซึ่งทำให้ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของในฐานะคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสูงกว่าที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการขนส่งเฉพาะทอดใดทอดหนึ่ง

อย่างไรก็ดี หลักเกณฑ์ในกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีอยู่ในปัจจุบันบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นผู้จัดทำขึ้น และมีการนำกรรมธรรม์เพื่อใช้ประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทำให้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้อยู่อาจมีหลักเกณฑ์ที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้รับประกันภัยมากกว่าที่จะคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ใช้บริการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะได้รับค่าชดเชยอย่างเหมาะสม ดังนั้น เมื่อประเทศไทยซึ่งถือว่าเป็นประเทศผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเทศหนึ่ง และได้มีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเฉพาะแล้ว รวมถึงในปัจจุบันได้มีการแก้ไขรูปแบบกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วก็ตาม จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษากรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยซึ่งได้มีการแก้ไขนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือไม่อย่างไรเพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงแนวคิด หลักการ และลักษณะเฉพาะของการประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2. เพื่อศึกษาถึงข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่ามีความเหมาะสมและเป็นธรรมตามกฎหมายไทยหรือไม่อย่างไร
3. เพื่อศึกษาถึงความเหมาะสม และเป็นไปได้ในการบังคับใช้กรรมธรรม์ในทางปฏิบัติตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

1.3 สมมติฐาน

ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFFA) จึงได้แก้ไขหลักเกณฑ์ตามกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดที่ใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมด้วยเหตุนี้ จึงต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมและถูกต้องในหลักเกณฑ์ของกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดฉบับใหม่นี้ตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมาย ตลอดจนหลักเกณฑ์ของกรรมวิธีที่เหมาะสมกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายฉบับนี้ต่อไป

1.4 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยนี้ศึกษาถึง แนวคิด หลักการ และลักษณะของการประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยจะศึกษาถึงความเหมาะสมและเป็นธรรมของกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของประเทศไทย (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFFA) ประกอบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทย เพื่อให้ทราบถึงข้อบกพร่องของกรรมวิธีและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บังคับ เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศผู้ใช้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อทราบถึงความเหมาะสมและเป็นธรรมของกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และเสนอแนะหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เหมาะสมในการจัดทำข้อกำหนดกรรมวิธีประกันภัยในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

ที่มาและหลักเกณฑ์ของความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.1 ความหมาย วิวัฒนาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ถูกเรียกชื่อต่างกันไป เช่น Intermodal transport, International multimodal transport (ตาม United Nations on Multimodal transport Convention 1980 หรือ MT-Convention 1980), Combined transport (ตาม TCM draft Convention, Uniform Rules for a combined transport document และ Standard condition 1984 governing FIATA combined transport bill of lading), Coordinated transport เป็นต้น

ความหมาย

อนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (MT-Convention 1980) ได้ให้ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่า “การขนส่งด้วยวิธีการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จากสถานที่แห่งหนึ่งในรัฐหนึ่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ในความดูแล ไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้ให้ส่งมอบในอีกรัฐหนึ่ง แต่การเข้าไปรับมอบ และการส่งมอบของที่ได้ดำเนินการตามสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal transport contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาเช่นว่านั้น ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ”¹

¹ “International Multimodal Transport means the carriage of goods by at least two different modes of transport on basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in different country, The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) ได้ให้ความหมายของ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”² ไว้คล้ายกันกับ MT-Convention 1980 ด้วย

จากบทนิยามดังกล่าว “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ” มีสาระสำคัญ 3 ประการ³ คือ

- (1) การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบในการปฏิบัติการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป
- (2) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คือ การขนส่งจากชายฝั่งของรัฐหนึ่งไปสู่ชายฝั่งของรัฐหนึ่ง แม้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจนำมาใช้กับการขนส่งของทั้งการขนส่งภายในประเทศ (Domestic multimodal transport) และการขนส่งระหว่างประเทศ (International multimodal transport) ก็ตาม แต่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามคำนิยามแห่งกรอบความตกลงอาเซียน 2005 นั้น หมายถึง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเท่านั้น
- (3) การขนส่งสินค้าภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียว คือ ผู้ส่งของทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพียงสัญญาเดียว โดย

contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.”, UNCTAD, Multimodal Transport Convention 1980, Article 1.

² “International multimodal transport” means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined such contract, shall not be considered as international multimodal transport. ASEAN Agreement on Multimodal Transport 2005, Article 1.

³ ไผ่ชิต เอกจริยกร และนิรัตน์ พุทกาญจนานนท์. กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และการขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542), หน้า 16-17.

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะออกเอกสารขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว และคิดค่าธรรมเนียมอัตราเดียวสำหรับการขนส่งตลอดเส้นทาง และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง

อนึ่ง การเข้าไปรับมอบ (Pick-up) หรือ การส่งมอบของ (Delivery) ที่ได้ดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาการขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Contract) จะไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งทางอากาศที่ต้องการให้ Air Waybill สามารถใช้บังคับไปถึงการเข้าไปรับและการส่งมอบของที่ช่วยสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ โดยไม่ถือว่าการเข้าไปหรือการส่งมอบดังกล่าวเป็นรูปแบบการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่ง และไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามอนุสัญญานี้⁴ อย่างไรก็ตาม การให้บริการขนส่งสนับสนุนดังกล่าวมิได้จำกัดอยู่เพียงกรณีการขนส่งทางอากาศเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงกรณีการส่งในรูปแบบอื่นอีกด้วย เช่น การใช้การขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งของทางทะเลหรือการใช้การขนส่งของทางบกโดยรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ เป็นต้น เพียงแต่การขนส่งดังกล่าวต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนรูปแบบการขนส่งหลักหรือสัญญาการขนส่งของรูปแบบเดียวเท่านั้น⁵

นอกจากนี้ยังได้มีการให้ความหมายของ "สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" โดยหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ คือ UNCTAD/ICC Rule for Multimodal Transport Documents 1992 ว่า "สัญญาขนส่งสินค้าฉบับเดียวเพื่อขนส่งสินค้าโดยระบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่าง

⁴ เรื่องเดียวกัน หน้า 18.

⁵ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 21-22.

น้อย 2 รูปแบบ”⁶ ซึ่ง กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 ก็ได้ให้ความหมายที่คล้ายคลึงกันด้วย⁷

วิวัฒนาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เดิมการค้าระหว่างประเทศจะกระทำกันในเมืองท่าของแต่ละประเทศที่มีภูมิประเทศติดทะเล การขนส่งทางทะเลจึงเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก เพราะสามารถเดินทางไปถึงสถานที่ต่าง ๆ ได้ทั่วโลกที่มีภูมิประเทศติดทะเล และสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ ด้วยค่าระวางที่ถูก ส่วนวิธีการขนส่งก็ยังคงเป็นการขนส่งแบบดั้งเดิม (Conventional System) คือ ของที่ขนส่งจะถูกจัดส่งเป็นชิ้น (Bulk Cargo) หรือบรรจุในหีบห่อหรือกล่อง (Break Bulk Cargo) แล้วจึงมีการขนย้ายมากองอยู่บริเวณท่าเรือต้นทางซึ่งจะทำให้สินค้าเสียหายได้ง่าย เพราะสินค้ามีขนาดไม่เท่ากัน การจัดเรียงสินค้าทำได้ยาก ใช้เนื้อที่มาก เกิดความเสียหายได้ง่าย ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงมีมาก นอกจากนี้ การขนถ่ายสินค้าต้องใช้เวลาานเพราะหีบห่อกระจัดกระจายเกิดความล่าช้าในการขนส่งในแต่ละทอดของการขนส่ง ส่วนในด้านผู้ขนส่งจะเน้นการให้บริการรูปแบบเดียว (Unimodal transport) เป็นหลัก คือ ผู้ขนส่งจะให้บริการการขนส่งทางเรือ ทางบก ทางอากาศ อย่างใดอย่างหนึ่งแต่เพียงรูปแบบเดียว โดยการทำสัญญาการขนส่งเฉพาะส่วนในแต่ละช่วงการขนส่งนั้น ๆ ทำให้มีผู้ขนส่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการขนส่ง 1 เทียบหลายคน

ต่อมาได้มีการพัฒนานำเอาระบบตู้สินค้า (Containerization) เข้ามาใช้แทนการขนส่งแบบดั้งเดิม ทำให้เกิดความสะดวกและพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยในระยะแรกของการนำเอาระบบตู้สินค้ามาใช้ในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศก่อให้เกิดท่าเรือขนาดใหญ่หรือท่าเรือขนถ่ายตู้สินค้าจำนวนมาก เมื่อการขนส่งสามารถทำได้สะดวกขึ้นผู้ขนส่งจึงขยายการให้บริการออกไปเกิดการขนส่งแบบหลายทอด เพื่อขนส่งสินค้าจากสถานที่ต้น

⁶ Multimodal transport contract (multimodal transport contract) means " a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport." UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents.

⁷ "Multimodal transport contract" means a contract whereby multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport. ASEAN Agreement on Multimodal Transport 2005, Article 1.

ทางไปยังสถานที่ปลายทาง (Door to Door) โดยการทำสัญญาให้น้อยทอดที่สุด เพื่อตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้บริโภคให้มากที่สุด กล่าวคือ วัตถุประสงค์ในการเชื่อมการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้ประโยชน์หรือคุณสมบัติที่ดีของรูปแบบการขนส่งแต่ละรูปแบบร่วมกัน เช่น การขนส่งทางรถไฟ ข้อดีคือตรงต่อเวลาแต่ค่าระวางสูงและไม่สามารถไปถึงยังที่หมายได้ในบางพื้นที่เพราะไม่มีรางรถไฟ แต่การขนส่งทางเรือข้อดีคือสามารถเข้าไปยังสถานที่ปลายทางได้ทุกที่ทั่วโลกที่อยู่ติดทะเล ค่าระวางถูก แต่ใช้ระยะเวลายาวนานที่สุด เป็นต้น และเพื่อที่จะให้มีการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องกันไปตลอดสายจากสถานที่รับของเข้าไว้ในความครอบครองไปยังสถานที่ที่ตกลงว่าจะส่งของให้แก่ผู้รับปลายทางอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถให้บริการการขนส่งได้อย่างเต็มที่ และสามารถรักษาเสถียรภาพของต้นทุนให้คงที่อยู่กับได้ ส่วนในด้านของผู้ใช้บริการก็จะมั่นใจได้ว่าผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญาขนส่งจะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ตน ซึ่งก่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างประเทศและการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนระหว่างประเทศ

2.1.1 ประเภทการขนส่ง

การขนส่งของจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่งอาจจำเป็นต้องขนส่งหลายทอดในการขนส่งรายเดียวกันนั้น แต่การขนส่งหลายทอดนั้นมีจำเป็นต้องถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเสมอไป ซึ่งประเภทการขนส่งหลายทอดสามารถแยกพิจารณาได้ ดังนี้

2.1.1.1 Unimodal transport

ในกรณีที่ผู้ส่งของมีความจำเป็นที่จะต้องขนส่งสินค้าไปยังผู้รับ ณ สถานที่นัดหมายปลายทางที่อยู่นอกท่าเรือ และต้องขนส่งของโดยใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบเพื่อให้สินค้าไปถึงสถานที่รับมอบสินค้าผู้ส่งของ อาจใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ให้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งของเพื่อติดต่อกับผู้ขนส่งรูปแบบต่างๆ รวมถึงทำการบรรจุหีบห่อและนำสินค้าไปส่งยังสถานที่ดังกล่าวซึ่งอยู่นอกท่าเรือ หรือผู้ส่งอาจติดต่อกับผู้ขนส่งอีกรายหนึ่งด้วยตัวเอง เพื่อทำสัญญาการขนส่งโดยตรงระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งอีกราย จึงเห็นได้ว่าแต่ละทอดผู้ส่งสินค้าจะเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งในทอดนั้น ๆ แม้ในกรณีที่ใช้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ตามก็เป็นการรับจัดการในลักษณะตัวการตัวแทน ซึ่ง

คู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งในแต่ละทอดก็ยังคงเป็นผู้ส่งของเช่นเดียวกัน^๕ ดังนั้น Unimodal transport คือ การทำสัญญาขนส่งหลักเพียงสัญญาเดียวและมีรูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียวซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งรายเดียวหรือหลายราย และผู้ส่งของจะเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งในแต่ละทอด แต่ทั้งนี้อาจมีรูปแบบการขนส่งอื่นเพื่อสนับสนุนการขนส่งรูปแบบหลักตามสัญญาหลัก

2.1.1.2 Through transport

การขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางที่นัดหมาย โดยมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (transshipment) ระหว่างทาง การขนส่งประเภทนี้แม้จะต้องมีการขนส่งหลายทอดก็ตาม แต่เป็นการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว คือ การขนส่งทางทะเล แต่เนื่องจากมีการขนถ่ายสินค้าไปยังเรืออีกลำระหว่างการขนส่ง จึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้เรือในการขนส่งมากกว่า 1 ลำ เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือลำใหญ่ใส่เรือลำที่เล็กกว่าเพื่อให้สามารถเข้าเทียบท่าในท่าเรือขนาดเล็กได้ และในส่วนของความในใบตราส่งจะถือว่าการขนส่งของรายดังกล่าวมีการขนส่งโดยผู้ขนส่งมากกว่า 1 ราย โดยถือว่าผู้ขนส่งแต่ละทอดมีความรับผิดชอบเฉพาะทอดการขนส่งทางทะเลที่ตนเข้าดำเนินการเท่านั้น หากการขนส่งรายดังกล่าวมีการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อสนับสนุนรูปแบบการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งหลักด้วย ผู้ขนส่งทางทะเลแต่ละทอดจะมีความรับผิดชอบในสินค้าเฉพาะทอดการขนส่งที่ตนได้ทำการขนส่งเท่านั้น

2.1.1.3 Multimodal transport

การขนส่งสินค้าจากผู้ส่งของไปถึงผู้รับสินค้าโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันสองรูปแบบขึ้นไป และมีผู้ดำเนินการขนส่งซึ่งเป็นบุคคลที่เข้าทำสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยตรงกับผู้ส่งของ และจะดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตลอดเส้นทาง เรียกว่า "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" (Multimodal Transport Operator : MTO) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อผู้มีสิทธิในของหากเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้า โดยจะมีเอกสารการขนส่งที่ผู้มีสิทธิในของถือไว้เพียง

^๕ ผาด ธเนศวรชัชกุล, ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536, หน้า 6.

ฉบับเดียว เพื่อให้เรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่วนการขนส่งที่แท้จริงซึ่งจะต้องขนส่งด้วยผู้ขนส่งหลายราย หรือหลายรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องไปจนถึงปลายทาง จะเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะต้องเข้าทำสัญญาขนส่งในแต่ละทอดกับผู้ขนส่งอื่นในนามของตนเองต่อไป ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นผู้ตราส่ง หรือผู้ต้องเสียหายจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะสามารถเรียกร้องตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเอาจากผู้ขนส่งต่อเนื่องเท่านั้น ทั้งนี้ ไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาขนส่งต่อผู้ขนส่งอื่นได้เพราะไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้นที่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่งอื่น

2.1.2 ลักษณะ ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ลักษณะของ “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” (Multimodal Transport Operator : MTO) เป็นเช่นไรยังไม่ชัดเจน แต่ได้มีความพยายามให้ความหมายจากหลายองค์กร อาทิเช่น

(1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MT-Convention 1980) “Multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract”

(2) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport document 1992 “Multimodal transport operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.”

(3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) “Multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf, concludes multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent of or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal

transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.”

จากคำนิยามดังกล่าว “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายถึง “บุคคลหนึ่งบุคคลใดซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะโดยตนเองหรือโดยบุคคลอื่นซึ่งกระทำในนามของตน และเป็นผู้ซึ่งกระทำฐานะตัวการไม่ใช่ตัวแทน หรือกระทำในนามของผู้ส่งของ หรือผู้ขนส่งที่เข้ามามีส่วนในการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นบุคคลที่เข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญา”⁹

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีลักษณะสำคัญ ดังนี้

- (1) บุคคลผู้เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Contract) กับผู้ส่งของ หรือผู้ตราส่ง และเป็นผู้มีหน้าที่ในการที่จะให้เกิดผลสำเร็จในการขนส่งจากสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่นัดหมายปลายทาง
- (2) บุคคลผู้ประกันผลสำเร็จของการขนส่งนั้น โดยต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าไปในการขนส่งตลอดเส้นทางในฐานะคู่สัญญากับผู้ส่งของ
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีอิสระในการเลือกเส้นทางและรูปแบบในการขนส่ง และอาจดำเนินการขนส่งของในทอดใดทอดหนึ่งด้วยตนเองในการขนส่งรายนั้นหรือไม่ก็ได้

ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ¹⁰

2.1.2.1 Vessel – Operating Multimodal Transport Operator คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประกอบกิจการเดินเรือที่ขยายบริการของตนจนสามารถให้บริการการขนส่งต่อเนื่องตลอดสาย กล่าวคือ เมื่อผู้ประกอบการเดินเรือรับดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว ตนเองก็จะเป็นผู้ดำเนินการขนส่งของในช่วงการขนส่งทางทะเล หลังจากนั้นก็ต้องจัดหาผู้ขนส่งอื่นตามที่ตนเห็นสมควร ซึ่งอาจเป็นผู้ขนส่งทางบก หรือทางอากาศให้เข้าร่วมดำเนินการขนส่ง เพื่อให้การขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามสัญญา

⁹ ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, หน้า 19-21.

¹⁰ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, หน้า 32.

2.1.2.2 Non Vessel – Operating Multimodal Transport Operator

คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผู้ใช้ผู้ประกอบการเดินเรือ ซึ่งตาม UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้ว่า "Non-Vessel operating Common Carrier" (NVOCC) โดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ใช่ผู้ประกอบการเดินเรื่อนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ

(1) ประเภทที่ตนเองเป็นผู้ขนส่งอื่นซึ่งอาจเป็นผู้ขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกหรือรถไฟ หรือผู้ขนส่งทางอากาศ ซึ่งได้ขยายบริการจนสามารถให้บริการการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ โดยตนเองจะเข้าดำเนินการขนส่งในช่วงที่ตนประกอบการอยู่แล้วจัดหาผู้ขนส่งอื่นเพื่อให้การขนส่งเสร็จสิ้นสมบูรณ์

(2) ประเภทที่ตนเองไม่ใช่ผู้ขนส่งประเภทหนึ่งประเภทใดเลย ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้จะประกอบกิจการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding) ซึ่งต่อมาได้ขยายบริการของตนเองจนสามารถรับจัดการขนส่งตลอดสาย โดยตนเองจะเป็นผู้ติดต่อขนส่งตามที่ตนเห็นสมควรเพื่อดำเนินการขนส่งตามสัญญา แม้ว่าจะมีการทำสัญญาขนส่งของหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้จะไม่เข้าดำเนินการขนส่งไม่ว่าช่วงใด แต่การที่ตนเองเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งนั้นก็เป็นการกระทำในนามของตนเองไม่ได้เป็นการกระทำแทนผู้ส่งดังเช่นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทั่วไป

(3) ประเภทที่มีการจัดตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีลักษณะคล้ายคลึงกับประเภทที่ 2 แต่แตกต่างกันที่วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งองค์กรเพื่อรับประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเฉพาะตั้งแต่แรก และไม่ใช่ผู้ที่เคยประกอบการรับจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาก่อน

2.1.3 เอกสารในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ¹¹

ก่อนที่จะมีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานของสัญญาการขนส่ง ใบรับของที่ขนส่งจะมีความแตกต่างกันไปตามรูปแบบการขนส่ง กล่าวคือ ทางเรือ คือ ใบตราส่ง (Bill of Lading) ทางบก คือ Consignment Note และทางอากาศ คือ Air Waybill แต่

¹¹ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, หน้า 35-36.

เมื่อมีการพัฒนาระบบการขนส่ง มีการนำระบบตู้สินค้ามาใช้จนมีการพัฒนาเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การที่จะมีเอกสารการขนส่งหลายฉบับสำหรับการขนส่งในแต่ละรูปแบบย่อมสร้างความไม่สะดวก เพราะแต่ละฉบับกำหนดหลักเกณฑ์และบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับกรณีแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่งได้กำหนดไว้แตกต่างกันอย่างชัดเจน จึงก่อให้เกิดความคิดรวมเอกสารของทุกรูปแบบการขนส่งในการขนส่งของรายนั้นเป็นฉบับเดียว กล่าวคือ เริ่มโดย The Swedish Lloyd of Gothenburg ได้ริเริ่มนำเอาเอกสาร container bill of lading มาใช้กับการขนส่งของด้วยระบบตู้สินค้าในการขนส่งด้วยวิธีการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และในปี ค.ศ. 1971 The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ได้ตัดสินใจออกเอกสาร The Combiconbill หรือ combined transport bill of lading ขึ้นใช้กับการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ต่อมาในปี ค.ศ. 1973 The International Chamber of Commerce (ICC) ได้จัดทำ Uniform Rules for a combined transport document ขึ้น ซึ่งเอกสารการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตาม Uniform Rules ดังกล่าวได้พัฒนาขึ้นใช้กับวิธีการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ได้แก่ combined transport document (CT-document) นอกจากนี้ The International Federation of Freight Forwarders' Association (FIATA) ยังได้ออกเอกสาร FIATA combined transport bill of lading (FBL) ซึ่งเป็นเอกสารที่มีใช้ใน TIFFA ใช้กับกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ขยายการให้บริการด้วยวิธีการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม แม้เอกสารสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีหลายชนิดให้เลือก แต่เอกสารดังกล่าวมีลักษณะพื้นฐาน 3 ประการ คือ

- (1) เอกสารดังกล่าวเป็นเอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ออกและมอบให้แก่ผู้ส่งของของตน
- (2) เอกสารดังกล่าวแสดงถึงการรับมอบของที่ขนส่ง คือ เป็นหลักฐานการรับของมาอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามลักษณะและจำนวนที่ระบุในเอกสาร
- (3) เอกสารดังกล่าวเป็นเอกสารที่เป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

2.1.4 ระบบความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

เนื่องจากระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีรูปแบบการขนส่งเกี่ยวข้องในการขนส่งของรายหนึ่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ จึงมีหลักเกณฑ์ที่สามารถใช้พิจารณากำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากกว่าหนึ่งหลักเกณฑ์ ซึ่งในระดับระหว่างประเทศปัจจุบันยังไม่เป็นที่ยุติว่าเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือชักช้าเกิดขึ้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นจะเป็นประการใด จึงเกิดแนวคิดในเรื่องหลักเกณฑ์ที่จะกำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 3 แนวคิด คือ¹²

2.1.4.1 ระบบ Network System

แนวความคิดนี้ให้ความสำคัญกับการกำหนดรูปแบบที่เกิดความเสียหายมาก โดยเสนอให้ระบุรูปแบบที่เกิดความเสียหาย และนำหลักเกณฑ์ในรูปแบบการขนส่งที่เสียหายที่มีอยู่มาใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามแต่กรณี แนวคิดนี้ได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วด้วยเหตุที่ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีอยู่เดิมไม่ว่ารูปแบบใดก็ให้ความคุ้มครองประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากกว่าผู้ใช้บริการ แต่ข้อเสียของแนวความคิดนี้ คือ กรณีที่ไม่สามารถระบุรูปแบบการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างแน่ชัด ทำให้ไม่สามารถปรับหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบได้อย่างถูกต้อง และต้องใช้בחสันนิษฐานความรับผิดชอบ ซึ่งจะกำหนดבחสันนิษฐานแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประเภทของผู้ขนส่ง โดยข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะกำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง แนวคิดนี้ยังสามารถเรียกว่า Variable System หรือ Network principle

2.1.4.2 ระบบ Uniform System

แนวความคิดนี้ได้เสนอให้จัดทำกฎหมายเฉพาะขึ้นเพื่อปรับใช้กับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะรูปแบบการขนส่งดังกล่าวมีลักษณะเฉพาะไม่อาจจัดเข้ากับรูปแบบการขนส่งแบบเดิมที่กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบเดียวต่อหนึ่งรูปแบบการขนส่ง จึงไม่ควรนำเอากฎหมายของแต่ละรูปแบบมาปรับใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นกรณีเฉพาะ แนวความคิดนี้จึงไม่ให้ความสำคัญกับช่วงที่เกิดความเสียหายมากนัก เพราะการที่จะ

¹² ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์, หน้า 22-25.

พิสูจน์รูปแบบการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นไปได้ยาก และไม่ก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้เสียหาย แต่ระบบความรับผิดนี้มุ่งที่จะให้มีการชดใช้กับผู้เสียหายรวดเร็วที่สุด โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ารับผิดในฐานะคู่สัญญา แนวความคิดนี้ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งเป็นประเทศผู้ใช้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไรก็ตาม การกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะทางกฎหมายสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีหลักเกณฑ์แตกต่างจากหลักเกณฑ์ความรับผิดตามอนุสัญญาอื่น ทำให้เกิดข้อถกเถียงถึงความรับผิดว่าควรที่จะอิงกับอนุสัญญาที่มีใช้อยู่แล้วหรือกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดขึ้นใหม่เป็นการเฉพาะ

2.1.4.3 ระบบ Flexible System

เป็นแนวคิดที่เกิดจากการผสมผสานแนวความคิดแบบ Network System กับแนวความคิดแบบ Uniform System เกิดจากการประนีประนอมกันระหว่างประเทศกลุ่มผู้ใช้บริการที่เสนอให้จัดทำ Uniform Rules กับประเทศกลุ่มผู้ใช้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เสนอให้นำหลักเกณฑ์ของแต่ละรูปแบบที่มีอยู่เดิมมาปรับใช้ กล่าวคือ แนวคิดนี้กำหนดให้มีการกฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องทั้งพื้นฐานความรับผิด การยกเว้นและการจำกัดความรับผิดเป็นการเฉพาะ แต่ขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้มีการนำเอากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีอยู่เดิมมาปรับใช้ได้ในกรณีที่สามารถระบุรูปแบบการขนส่งที่เกิดความเสียหาย แนวทางนี้มีอีกชื่อว่า Modified Network System

การปรับใช้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายในรูปแบบการขนส่งตามแนวความคิดนี้ต้องพิจารณาสถานที่เกิดเหตุแห่งความเสียหายเป็นสำคัญเพื่อนำหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายของรูปแบบการขนส่งนั้นปรับกับข้อเท็จจริงต่อไป แต่หากไม่สามารถระบุรูปแบบที่เกิดความเสียหายได้ให้กำหนดข้อสัญญาเพิ่มเติมในสัญญาขนส่ง เพื่อนำหลักเกณฑ์นั้นใช้บังคับเมื่อเกิดความเสียหายต่อไป¹³

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹³ Ralph De Wit. Multimodal Transport, Carrier Liability and Documentation. London : Lloyd's of London Press Ltd, 1995, p. 221.

2.2 หลักเกณฑ์ความรับผิด (Liability) ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามกฎหมายต่างประเทศ

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีทั้งที่เป็น กฎเกณฑ์ภายในของประเทศซึ่งมีการพัฒนาในระบบการขนส่ง และได้รับการยอมรับจากประเทศอื่น ซึ่งประเทศเหล่านั้นได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาปรับใช้กับกฎเกณฑ์การขนส่งในประเทศของตน อาทิเช่น กฎเกณฑ์ของประเทศอังกฤษ, เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น หรือหลักเกณฑ์ในการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้มีการกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ อาทิเช่น อนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (MT-Convention 1980) หรือ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents 1992 หรือในระดับภูมิภาค เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์แม่แบบของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาคอาเซียน หรือกฎเกณฑ์ตามที่กำหนดใน FIATA Multimodal Transport Bill of lading (FBL) ซึ่งเป็นใบตราส่งที่นิยมใช้ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างแพร่หลายทั่วโลก และมีใช้ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยด้วย โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวแม้ไม่ถือเป็นหลักเกณฑ์ทางกฎหมายก็ตาม แต่หลักเกณฑ์ที่ระบุไว้หลังใบตราส่งนั้นมีลักษณะเป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น ซึ่งแต่ละหลักเกณฑ์มีความคล้ายคลึงกันในรายละเอียดสำคัญแห่งความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่จะแตกต่างกันบ้างในรายละเอียดปลีกย่อยและอัตราค่าเสียหาย

สำหรับประเทศไทยซึ่งไทยเป็นภาคีอาเซียนได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะที่นำมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นกฎหมายที่อนุวัติตามหลักเกณฑ์แห่งกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005)

หลักการทั่วไปในการกำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

แม้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทวีความสำคัญมากขึ้นในระบบการขนส่งระหว่างประเทศ แต่การกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการเฉพาะยังไม่เป็นที่ยอมรับเท่าใดนัก เห็นได้จากการที่หลายฝ่ายพยายามกำหนด

หลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งจัดทำขึ้นโดยองค์ระหว่างประเทศ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของระบบการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ไม่ได้รับการตอบรับที่ดี ทำให้หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในแต่ละประเทศ เพราะมีความแตกต่างในการใช้ระบบความรับผิดชอบในการขนส่งระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ โดยมีทั้งประเทศที่เลือกใช้ระบบความรับผิดชอบแบบ Network System และประเทศที่เลือกใช้ระบบความรับผิดชอบแบบ Uniform System ดังจะเห็นได้จากการที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MT-Convention 1980) ยังไม่มีผลบังคับใช้เนื่องจากอนุสัญญากำหนดให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้น 12 เดือนนับแต่มีการลงนามให้สัตยาบันอนุสัญญาครบ 30 ประเทศ ปัจจุบันมีประเทศที่ลงชื่อรับรองอนุสัญญานับนี้เพียง 10 ประเทศ ได้แก่ บูร์undi, เลบานอน, เม็กซิโก, เซเนกัล, ซิลี, มาลาวี, โมร็อกโก, รวันดา, แชมเบีย และจอร์เจีย¹⁴ ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากนานาประเทศเลือกที่จะใช้ระบบความรับผิดชอบที่เอื้อต่อผู้ประกอบการในประเทศ ซึ่งหากเป็นประเทศผู้ขนส่งซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาแล้วจะนิยมใช้ระบบความรับผิดชอบแบบ Network System แต่ในทางกลับกันประเทศผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาจะสนับสนุนแนวความคิดแบบ Uniform System มากกว่า

เมื่อ MT-Convention 1980 ไม่มีผลบังคับใช้ Committee on Shipping of UNCTAD แนะนำให้ UNCTAD ออกกฎเกณฑ์เพื่อบังคับใช้กับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ UNCTAD/ICC Rules แต่กฎเกณฑ์ดังกล่าวคงมีเพียงธรรมเนียมปฏิบัติพื้นฐานในการขนส่ง (Customary Contents) เท่านั้น ถ้าหากต้องการหลักเกณฑ์เพื่อบังคับในส่วนอื่น คู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ นั้นเอง โดยอาจอ้างอิงจากหลักเกณฑ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันก็ได้ การที่ไม่มีหลักเกณฑ์เฉพาะซึ่งเป็นที่ยอมรับในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระดับสากล ทำให้เกิดการใช้กฎเกณฑ์อื่นตามแต่ความเหมาะสมของแต่ละประเทศ จึงเป็นที่มาของการกำหนดหลักเกณฑ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในแต่ละภูมิภาค ซึ่งมักมีการติดต่อทางการค้าและการขนส่งระหว่างกันหรือเกี่ยวเนื่องกันให้มีหลักเกณฑ์เดียวกันเพื่อความสะดวกในการบังคับใช้ ซึ่งกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาให้การยอมรับหลักเกณฑ์ระบบความรับผิดชอบ Modified Network System โดยเห็นได้จากการที่กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาพยายามร่างหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อใช้บังคับระหว่างกันและกับประเทศที่เข้าทำการค้ากับประเทศในกลุ่ม เช่น ในกรณีของกลุ่มประเทศ

¹⁴ www.iumi.org, International Organizations in General Report, Status of International Conventions 2001, p.24.

อเมริกาใต้ได้มีการรวมกลุ่มกันหลายกลุ่มเพื่อประโยชน์ทางการค้าได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหลากหลายหลักเกณฑ์ในแต่ละกลุ่มที่ เช่น Decision 331 "International Multimodal Transport" ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดย The Commission of The Cartagena Agreement (Andean Community) ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของประเทศในทวีปอเมริกาใต้ หรือ Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ของกลุ่มประเทศในทวีปอเมริกาใต้กลุ่มหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย ประเทศอาร์เจนตินา, บราซิล, ปารากวัย และอุรุกวัย (MERCOSUR) หรือ Agreement on International Multimodal Transport, 1996 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ของกลุ่มประเทศในทวีปอเมริกาใต้อีกกลุ่มหนึ่ง ประกอบด้วย ประเทศอาร์เจนตินา, โบลิเวีย, บราซิล, โคลัมเบีย, ชิลี, เอกวาดอร์, ปารากวัย, เปรู, อุรุกวัย และเวเนซุเอล่า เป็นต้น นอกจากนี้กลุ่มประเทศในทวีปอเมริกาใต้แล้ว ประเทศในทวีปเอเชียเองก็ได้มีการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของตนเองเช่นกัน เช่น ประเทศจีน , อินเดีย, เนปาล หรือในกลุ่มประเทศอาเซียนเองก็ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่งจะมีสัดส่วนในตลาดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากกว่า แต่กลุ่มประเทศพัฒนาแล้วซึ่งเป็นประเทศผู้ขนส่งกลับมีอำนาจต่อรองเหนือกว่า และนิยมใช้ระบบความรับผิดชอบแบบ Network System เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบ หรือเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสัญชาติตนมากกว่าระบบความรับผิดชอบแบบ Uniform System หรือ Flexible System ทำให้หลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่าง ๆ ไม่เป็นที่ยอมรับของกลุ่มประเทศเหล่านี้ และยังคงมีการบังคับใช้หลักเกณฑ์แบบ Network System ประกอบกับการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะกรณีในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากกว่า ซึ่งประเทศที่มีระบบกฎหมายแบบประมวลกฎหมาย เช่นเดียวกับประเทศไทย และมีการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างมากในปัจจุบันที่จะขอล่าวถึง คือ ประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งใช้ระบบความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามระบบ Network System (Dutch Civil Code, Article 41)¹⁵ เปรียบเทียบกับระบบความรับผิดชอบของกลุ่มประเทศอาเซียน อเมริกาใต้ และประเทศในทวีปเอเชีย

¹⁵ www.library.uu.nl, Anneliet van Beelen, Netherland Report on Multimodal Transport.

ซึ่งใช้ระบบความรับผิดชอบแบบ Modified Network System และประเทศเนเธอร์แลนด์ไม่ได้ให้สัตยาบัน MT-Convention 1980

หลักเกณฑ์ทางกฎหมายของระบบการขนส่งในประเทศเนเธอร์แลนด์เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่ง ซึ่งเป็นกฎหมายภายในที่บัญญัติหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย โดยหลักเกณฑ์ระหว่างคู่สัญญาในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นให้เป็นไปตาม FBL (FIATA Bill of Lading) ซึ่งเป็นใบตราส่งสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่กำหนดหลักเกณฑ์ตามกฎหมายแห่ง UNCTAD/ICC Rules โดยประมวลกฎหมายแพ่งของเนเธอร์แลนด์ กำหนดว่า "สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" คือ "สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบที่ผู้ขนส่งหลายรูปแบบยอมรับต่อผู้ตราส่งในสัญญาขนส่งฉบับหนึ่งหรือหลายฉบับเพื่อดำเนินการขนส่งตามสัญญาโดยการขนส่งนั้นจะประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล, น่านน้ำภายใน, ถนน, รางรถไฟ, อากาศ, ท่อ หรืออื่น ๆ ที่มีลักษณะเป็นการขนส่งในรูปแบบอื่น"

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถแยกพิจารณา ดังนี้

2.2.1 ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่สำคัญ ได้แก่ MT-Convention 1980 แต่อนุสัญญาดังกล่าวไม่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล องค์การระหว่างประเทศจึงได้มีความพยายามกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ UNCTAD/ICC Rules โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมายแต่อย่างใด ซึ่งหลักเกณฑ์ตาม UNCTAD/ICC Rules ถูกนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขการขนส่งใน FIATA Bill of Lading (FBL) และถูกใช้อย่างแพร่หลาย

Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek), Article 40 "The contract of combined carriage of goods whereby the carrier (combined transport operator) binds himself towards the consignor on one and the same contract, to the effect that carriage will take place in part by sea, inland waterway, road, rail, air, pipeline or by means of any other mode of transport".

MT-Convention และ UNCTAD/ICC Rules แม้จะใช้ข้อความที่แตกต่างกันแต่ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องขอบเขตความรับผิด และระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้คล้ายคลึงกัน โดยกำหนดให้ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งอยู่บนพื้นฐานความรับผิดแบบสันนิษฐานความรับผิด และครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ารับมอบของไว้ในความครอบครอง จนถึงเวลาที่ส่งมอบของ”

นอกจากนี้ FIATA Bill of Lading (FBL) ได้กำหนดให้ถือว่าความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ตราส่งเป็นไปตามที่กำหนดใน FBL หากมีทอดการขนส่งทอดหนึ่งทอดใดในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นกำหนดให้ใช้ FBL ซึ่ง FBL ได้กำหนดขอบเขตและระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เช่นเดียวกันกับ UNCTAD/ICC Rules” นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังมีความรับผิดในการกระทำของลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลนั้นด้วย ซึ่งหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้กล่าวไว้ในทำนองเดียวกัน”

อนุสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับอื่นที่มีส่วนสำคัญในการร่าง ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 ได้แก่ Decision 331 แก้วไข

^{*} MT-Convention, Preamble, Basic Principle (d) Article 1 (2), UNCTAD/ICC Rules ข้อ 2.2, FIATA Bill of Lading, Definition 1.

^{**} MT-Convention, Article 14, UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 4.1, FIATA Bill of Lading, 6(1).

^{***} FIATA Bill of Lading, ข้อ 1 Application.

^{****} MT-Convention, Article 14(1), UNCTAD/ICC Rules ข้อ 4.1,4.2, FIATA ^{***} MT-Convention, Article 14(1), UNCTAD/ICC Rules ข้อ 4.1,4.2, FIATA Bill of Lading, ข้อ 6(1), 2(2).Bill of Lading, ข้อ 6(1), 2(2).

เพิ่มเติมโดย Decision 393 แห่ง Andean Community¹⁶ หรือ Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods แห่ง MERCOSUR หรือ Agreement on International Multimodal Transport แห่ง ALADI ก็ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาไว้ คล้ายคลึงกันกับ MT-Convention และ UNCTAD/ICC Rules โดยกำหนดให้อนุสัญญาดังกล่าว ใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนซึ่งได้รับอนุญาต และ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ต้องด้วยทสันนิษฐานความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการดำเนินการตามสัญญาตั้งแต่เข้ารับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของนั้นในเขตที่ อนุสัญญามีผล ส่วน ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 กำหนดให้บังคับใช้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมดที่จดทะเบียนภายใต้ กฎหมายแห่งรัฐ และสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมดที่กำหนดสถานที่รับมอบและ ส่งมอบของโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเขตประเทศสมาชิก และความรับผิด ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่เข้ารับมอบของจนถึงเวลาส่งมอบของนั้น อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา เหล่านี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัตินี้จำกัด เพียงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนและเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบรับอนุญาตโดยถูกต้องตามอนุสัญญา หรือกฎหมายภายในฉบับที่อนุวัติตาม อนุสัญญาฉบับนั้น ๆ เท่านั้น ทำให้หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้กับผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ได้จดทะเบียนโดยถูกต้อง ซึ่งมีอยู่มากมายในระบบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

นอกจากการรวมกลุ่มของประเทศเพื่อจัดทำกฎเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบแล้วยังมีประเทศในทวีปเอเชียอื่นซึ่งได้บัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบของตนเองที่สำคัญ ได้แก่ The Multimodal Transportation of Goods Act, 1993 แห่งประเทศอินเดีย, A Bill Drafted for The Operationalization and Regulation of The

¹⁶ www.tilleki.co.th, Trend of Multimodal Transport Law in the ASEAN.

¹⁷ Decision 331 as Modified by Decision 393 "International Multimodal Transport", Article 6, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 2, 4, 6, Agreement on International Multimodal Transport, Article 2, 6.

¹⁸ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005, Article 2,

Multimodal Transportation of Goods แห่งประเทศเนปาล และ Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers แห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งบทบัญญัติของประเทศอินเดีย และเนปาลซึ่งมีพื้นฐานหลักเกณฑ์ตาม MT-Convention 1980 ได้บัญญัติขอบเขตความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เช่นเดียวกับ MT-Convention ส่วนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแม้ไม่มีพื้นฐานความรับผิดตาม MT-Convention ก็ได้กำหนดขอบเขตและระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เช่นเดียวกันกับอนุสัญญาหรือกฎหมายอื่น ๆ คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องด้วยบทสันนิษฐานความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งแต่เวลาเข้ารับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของนั้น”

กรณีของประเทศซึ่งใช้ระบบกฎหมายแบบประมวลกฎหมาย และใช้ระบบความรับผิดแบบ Network System ที่จะขอกล่าวถึง คือ ประเทศเนเธอร์แลนด์ ได้กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตั้งอยู่บนพื้นฐานการสันนิษฐานความรับผิดเช่นเดียวกัน” โดยไม่

¹ The Multimodal Transport of Goods Act 1993, Article 1, Definition (m)(ii), Chapter 4 (13), Seventh draft a bill drafted for the operationalization and regulation of goods, Article 1 (c), Chapter 3 (18)(19).

² Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 4 (5), 22.

³ Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek), Article 42, 43
Article 42 “If the combined transport operator does not deliver the goods to destination without delay and in the state in which he has received them, and if it has not been ascertained where the fact causing the loss, damage or delay has arisen, he is liable for the damage resulting therefore, unless he proves that he is not liable therefore on any of the parts of the transport where the loss, damage or delay may have occurred

Any stipulation derogating from this articles is null.

Article 43 “If the combined transport operator is liable for the damage resulting from damage, total or partial loss, delay or any other damaging fact, and if it has not been ascertained where the fact leading hereto has arisen, his liability is determined according to the jurisdicial rules which apply to that part or to those parts of

ค้ำประกันว่าการขนส่งนั้นจะทำโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อตนเองหรือโดยบุคคลอื่น ทั้งนี้ ผู้ตราส่งจะมีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเท่านั้น แม้ว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องว่าจ้างบุคคลอื่นให้ดำเนินการขนส่งแทนตนในการขนส่งดังกล่าวเช่น ในกรณี NVO-MTO ผู้ตราส่งก็จะมีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่งที่แท้จริงนั้นแต่อย่างใด นอกจากนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าเนื่องจากในประเทศเนเธอร์แลนด์การขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายการขนส่งของเนเธอร์แลนด์จึงไม่ได้แบ่งแยกความแตกต่างของประเภทการขนส่ง หรือประเภทของผู้ขนส่ง ตลอดจนหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบระหว่างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กับระบบการขนส่งรูปแบบเดียวอย่างชัดเจน¹⁷ นอกจากนี้ ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทใดนอกจากจะมีหน้าที่รับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่งต่อไปแล้วยังมีหน้าที่ในการขนส่งด้วย กรณีเกิดความเสียหายขึ้นในทอดการขนส่งใดในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้น แม้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะไม่ได้ดำเนินการขนส่งด้วยตนเอง คือ เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแบบ NVO-MTO หรือ NVOCC ผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องพิสูจน์ว่าตนทำหน้าที่เป็นเพียงผู้รับจัดการขนส่งไม่ใช่ผู้ขนส่งที่แท้จริง (actual carrier) ซึ่งหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรายนั้นจะถูกสันนิษฐานให้รับผิดชอบตามสัญญาในฐานะผู้ขนส่งเสมอ

the transport where this fact may have arisen and from which the highest amount of damage results

Any stipulation derogation from this articles is null.

¹⁷ กฎหมายในประเทศเนเธอร์แลนด์ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ (Combined transport) กับ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) อย่างชัดเจน ถ้อยคำในกฎหมายจึงเรียกรวมกันว่า "การขนส่งหลายรูปแบบ" (Combined transport) ทั้งหมด และเรียกผู้ขนส่งทุกประเภทที่ประกอบการขนส่งในประเทศเนเธอร์แลนด์ว่า "Transport Operator" โดยไม่มีการแยกเป็น Multimodal Transport Operator หรือ Combined Carrier แต่อย่างใด.

¹⁷ Dutch Civil Code, Article 43.

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในประเทศเนเธอร์แลนด์ หรือผู้ที่จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องผ่านประเทศเนเธอร์แลนด์จะถูกกำหนดโดยกฎหมายภายใน¹⁸ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่ง เล่ม 8 บรรพ 2 ส่วนที่ 2 มาตรา 40-52 และมาตรา 1722 (Dutch Civil Code("Burgerlijk Wetboek"), book 8, title 2, section 2 (article 40-52) (article 1722))¹⁹ เว้นแต่จะได้มีการกำหนดเป็นการเฉพาะตามอนุสัญญาซึ่งประเทศเนเธอร์แลนด์เป็นภาคีหลายฉบับ เช่น CMR, COTIF/CIM, Hague Rules, Hague/Visby Rules และ Warsaw เป็นต้น

2.2.2 หน้าที่ และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

MT-Convention, UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย ตั้งแต่เวลาเข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของนั้น^{*} อย่างไรก็ตาม ในกรณีส่งมอบซั๊กซ้าตาม MT-Convention กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดและถูกกำหนดโดยหลักเกณฑ์เดียวกันกับกรณีสูญหาย เสียหาย ซึ่งพิจารณาเป็นรายกรณีไป^{**} แต่ UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดกรณีส่งมอบซั๊กซ้าต่างออกไป กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดอันเนื่องมาจากการส่งมอบซั๊กซ้าเฉพาะกรณีที่ผู้ตราส่งได้แจ้งถึงความเสียหายหรือประโยชน์หากได้มีการส่งมอบภายในกำหนดเวลาและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังยินยอมขนส่งให้เท่านั้น^{***}

¹⁸ WWW.UNCTAD.ORG, UNITED NATION CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES, 25 June 2001.

¹⁹ WWW.UNCTAD.ORG, UNITED NATION CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES, Comparative Table, 9 Oct 01.

^{*} MT-Convention, Article 16(1), UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 5.1, FIATA Bill of Lading, ข้อ 6(1)(2).

^{**} MT-Convention, Article 16(2).

^{***} UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 5.1, FIATA Bill of Lading, ข้อ 6(2)(2.2).

อนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาคอาเซียนและอเมริกาใต้ตามที่ได้กล่าวแล้ว ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เช่นเดียวกับ UNCTAD/ICC Rules กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย ในของที่ขนส่ง ตั้งแต่เข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของนั้น และในกรณีเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการส่งมอบซักชำผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีความรับผิดเฉพาะกรณีที่ผู้ตราส่งได้แจ้งถึงประโยชน์หรือความเสียหายหากได้มีการส่งมอบภายในกำหนดเวลาและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังยินยอมขนส่งให้

หลักเกณฑ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศอินเดียกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เหมือนกับ UNCTAD/ICC Rules ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย ส่วนในกรณีส่งมอบซักชำจะมีความรับผิดก็ต่อเมื่อผู้ตราส่งได้แจ้งถึงประโยชน์ในการส่งมอบภายในกำหนดเวลา^๑ ส่วนเนปาล และสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดไว้เหมือนกับ MT-Convention คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย และส่งมอบซักชำในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่มีเงื่อนไขว่าต้องแจ้งถึงประโยชน์ในการส่งมอบภายในกำหนดเวลา^๒ แต่กฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดแตกต่างจากอนุสัญญาหรือกฎหมายในภูมิภาคอื่นซึ่งคล้ายกับระบบความรับผิดแบบ Network System คือ ได้กำหนดถึงกรณีที่สามารรถระบุรูปแบบที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำ ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นไปตามกฎหมาย และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการขนส่งนั้น ๆ^๓ นอกจากนี้ หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่ง

^๑ Decision 331, Article 10 และ 393, Article 5, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 9, 11, Agreement on Multimodal Transport, Article 9, 23, 24, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 10(2), 11.

^๒ The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 13.

^๓ A Bill Drafted for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 18, Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 22, 27(1).

^๔ Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 27(3).

ต่อเนื่องหลายรูปแบบของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังกำหนดเพิ่มเติมให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ในการแจ้งต่อผู้รับตราส่งถึงการมาถึงแห่งของ ณ สถานที่ปลายทางอีกด้วย

กรณีความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศที่ใช้ระบบความรับผิดแบบ Network System เช่น เนเธอร์แลนด์ กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ²⁰ ว่า สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงทำสัญญาผูกพันตนต่อผู้ตราส่งว่าจะดำเนินการขนส่งของโดยทางทะเล ทางน้ำ ทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ หรือทางท่อ หรือรูปแบบอื่น โดยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาจะขึ้นอยู่กับกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในแต่ละช่วงของการขนส่งเป็นอย่างไร ดังนั้น ในกรณีเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า จึงจำเป็นที่จะต้องระบุรูปแบบที่เกิดความเสียหายเพื่อบังคับตามหลักเกณฑ์ของรูปแบบการขนส่งนั้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ไม่สามารถระบุสถานที่หรือรูปแบบที่เกิดความเสียหายได้ และไม่เป็นการแน่ชัดว่าเกิดการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชกช้าในรูปแบบการขนส่งใดให้นำประมวลกฎหมายแห่งบังคับแก่กรณี ดังนี้

1. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ส่งมอบของยังสถานที่ปลายทางตามกำหนดเวลาในสภาพดังที่รับมอบของ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่อาจจะระบุถึงสาเหตุของการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากผลดังกล่าว เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะสามารถพิสูจน์ว่าตนไม่มีความรับผิดใด ๆ ที่ในทอดที่เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าอาจเกิดขึ้น

2. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน, ทางราง, ทางทะเล และอากาศ แต่ไม่สามารถระบุได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้น

¹⁹ Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 25.

²⁰ WWW.UNCTAD.ORG, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES, 25 June 01, Dutch Civil Code, Article 41-43

ในทอคิด ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งรูปแบบการขนส่งที่รวมอยู่ในการขนส่งหลายรูปแบบรายนั้นซึ่งได้กำหนดอัตราความรับผิดไว้สูงสุด การกำหนดให้หลักเกณฑ์แตกต่างไปจากนี้เป็นโมฆะ¹

2.2.3 ข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และค่าเสียหาย

หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ความคล้ายคลึงกัน สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

ข้อยกเว้นความรับผิด

MT-Convention, UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading กำหนดหลักเกณฑ์ข้อยกเว้นความรับผิดไว้ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ MT-Convention กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งน้ำหนักของตั้งแต่เวลาเข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของนั้น เว้นแต่สามารถพิสูจน์ว่าตน ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นผู้กระทำการแทนได้ใช้มาตรการอันสมควรทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย และผลจากการนั้น ส่วน UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหายเสียหายแห่งของตั้งแต่เวลาเข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่ง เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะสามารถพิสูจน์ว่าการสูญหาย เสียหาย นั้นมิได้เกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีความรับผิดกรณีส่งมอบชั่งน้ำหนักต่อเมื่อผู้ตราส่งได้แจ้งถึงประโยชน์หากสามารถขนส่งภายในกำหนดเวลาและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังยินยอมขนส่งให้ นอกจากนี้ UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดเพิ่มเติมแตกต่างออกไป โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดในกรณีความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งน้ำหนักอันเกิดจากการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือเป็นความผิดของกัปตันเรือ, ลูกเรือ, นักบิน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการนำทางหรือในการจัดการของเรือ และอัคคีภัย, เว้นแต่เกิดจากเหตุปกติ หรือสิทธิเฉพาะของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดการสูญ

¹ Dutch Civil Code, Article 43.

หาย หรือเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถพิสูจน์ว่าตนได้จัดการให้เรืออยู่ในสภาพสามารถเดินเรือได้อย่าง ปลอดภัยแล้ว

กรณีความรับผิดอันเนื่องมาจากการส่งมอบซั๊กซ่า MT-Convention กำหนดให้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในกรณีส่งมอบซั๊กซ่าแก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับ ตราส่งเสมอ แต่ UNCTAD/ICC Rules กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดกรณี ส่งมอบซั๊กซ่า หากไม่ได้รับการแจ้งถึงประโยชน์หรือความเสียหายที่เกิดหากส่งมอบภายใน กำหนดเวลาก่อนเข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่ง

อนึ่ง เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้กับ ผู้เสียหายในฐานะคู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบจะเป็นผู้ดำเนินการไล่เบี่ยเอาากับผู้ขนส่งทอดที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อไป

Decision 331 แก้ไขเพิ่มเติมโดย Decision 393, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Agreement on International Multimodal Transport และ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport กำหนดให้ความรับ ผิดและช้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่ง มอบซั๊กซ่าตั้งแต่เข้ารับมอบของเพื่อดำเนินการขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของนั้น เว้นแต่สามารถ พิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่านั้นเกิดจาก (1) การกระทำโดยจงใจหรือ ประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว (2) ความไม่เพียงพอ หรือบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือจำนวน (3) การเข้ารับมอบ บรรจุ ขน ถ่าย หรือบรรจุของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทน (4) ความบกพร่อง หรือสภาพบกพร่อง แฉ่งแห่งของนั่นเอง (5) การนัดหยุดงาน ปิดงาน หยุดชะงักด้านแรงงาน (6) เหตุอื่นใดซึ่งเกินกว่า การควบคุมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง แต่ Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods และ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport ได้กำหนดยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากกรณีนี้

¹ Decision 393, Article 6, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 10, Agreement on International Multimodal Transport, Article 10, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 12.

เกิดความเสียหายจากเหตุสุดวิสัย และเหตุบังเอิญไว้ด้วย นอกจากนี้ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 กำหนดรวมถึงกรณีความสูญหาย เสียหาย และ ชักช้าอันมีสาเหตุมาจากการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน ความผิดพลาดในการนำร่องหรือ การจัดการเรือหรืออัครคิภัยซึ่งไม่ใช่เหตุโดยปกติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย ในกรณีส่งมอบชักช้าอนุสัญญาเหล่านี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้อง รับผิดชอบ เว้นแต่ได้รับแจ้งจากผู้ตราส่งถึงประโยชน์หากส่งมอบภายในกำหนดเวลาหรือความเสียหาย หากมิได้ส่งมอบภายในกำหนดเวลาดังกล่าวเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ตาม UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading

กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศอินเดีย, เนปาล และ สาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบใน ความ สูญหาย เสียหาย และส่งมอบชักช้าเมื่อของอยู่ในความครอบครองเพื่อดำเนินการขนส่ง เช่นเดียวกัน กล่าวคือ กฎหมายแห่งประเทศอินเดียและเนปาลกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบหากสามารถพิสูจน์ได้ว่าตน ลุกจ้าง ตัวแทน ไม่ได้กระทำ ผิด หรือประมาทเลินเล่ออันเป็นเหตุให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่ประเทศ เนปาลยังกำหนดเพิ่มเติมว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าในการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในอันเกิดจากการกระทำโดยจง ใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือการบริหารจัดการเรือ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะ เป็นการกระทำของผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่อัครคิภัยนั้นเกิดจากความผิดหรือความรู้เห็น ของผู้ขนส่งด้วย นอกจากนี้ยังกำหนดเพิ่มเติมว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีสิทธิ พิสูจน์ว่าเป็นความผิดของลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นเพื่อรับผิดชอบต่อผู้เสียหายเฉพาะส่วนที่เกินไป จากความผิดของบุคคลนั้นด้วย” ส่วนกฎหมายแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนจะกำหนดหลักเกณฑ์ การยกเว้นความรับผิดแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศและหลักเกณฑ์ของประเทศอื่น ในภูมิภาคเอเชีย กล่าวคือ ไม่ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดที่ชัดเจนอย่างเช่นกรณีตาม MT- Convention หรืออนุสัญญาต่าง ๆ หรือกฎหมายอินเดียหรือเนปาล แต่กำหนดให้ผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเมื่อของอยู่ในความครอบครองของตนเพื่อดำเนินการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเมื่อไม่สามารถระบุสถานที่เกิดความเสียหายได้ แต่หากสามารถระบุ สถานที่เกิดความเสียหายได้หลักเกณฑ์และข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

¹ The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 13.

² A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 20-22.

หลายรูปแบบจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งรูปแบบการขนส่งที่เกิดความเสียหายนั้นคล้ายกับระบบ Network System

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศเนเธอร์แลนด์ที่ใช้ระบบความรับผิดแบบ Network System ในกรณีที่สามารถระบุสถานที่เกิดความเสียหายได้ ข้อยกเว้นความรับผิดจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ซึ่งบังคับใช้กับรูปแบบการขนส่งนั้น เช่น ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งทางถนนจะนำข้อยกเว้นตามหลักเกณฑ์แห่ง Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road : CMR ซึ่งเนเธอร์แลนด์เป็นภาคีบังคับแก่กรณี ซึ่ง CMR กำหนดให้ผู้ขนส่งมีพื้นฐานความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นกับสินค้าในระหว่างสินค้าอยู่ในความครอบครองเพื่อดำเนินการขนส่งของผู้ขนส่ง โดยมีข้อยกเว้นความรับผิดว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดหากปรากฏว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย สภาพแห่งของนั้น และเหตุใด ๆ ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และผลของเหตุการณ์ดังกล่าวไม่สามารถป้องกันได้ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องจัดให้สภาพแห่งยานพาหนะอยู่ในสภาพที่สามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัย และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำหากผลดังกล่าวเกิดขึ้นจากความเสียหายพิเศษ^{๖๖} ซึ่งหากเกิดความเสียหายในการขนส่งทางทะเลจะนำ Hague Rules บังคับแก่กรณี หรือหากเกิดความเสียหายทางถนนจะนำ CMR มาบังคับใช้ เป็นต้น แต่หากไม่เป็นการแน่ชัดว่าเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำในรูปแบบการขนส่งใดให้บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่ง โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดต่อผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง^{๖๗}

ข้อจำกัดความรับผิด

กรณีสูญหาย เสียหาย

MT-Convention กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างจาก UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading โดย MT-Convention กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีสูญ

^{๖๖} Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 22.

^{๖๗} Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Article 3, 17.

^{๖๘} Dutch Civil Code, Article 42.

หาย เสียหาย ในการขนส่งที่ไม่มีมีการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในไม่เกินกว่า 920 SDR ต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง หรือ 2.75 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักแห้งของที่สุดุญหาย หรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า สำหรับกรณีที่มีการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยให้จำกัดความรับผิดเท่ากับ 8.33 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สุดุญหาย หรือเสียหาย ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงกว่า UNTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading และไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ยกเว้นจำนวนจำกัดความรับผิดดังกล่าว ดังนั้น จำนวนจำกัดความรับผิดตาม MT-Convention จึงตายตัวตามจำนวนดังกล่าว ซึ่งต่างกับ UNTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading ที่กำหนดว่าหากมีการแจ้งถึงสภาพปกติ และมูลค่าของของโดยผู้ตราส่ง และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยินยอมตามนั้นก่อนที่จะรับของเข้าครอบครอง เพื่อดำเนินการขนส่ง หรือได้มีการจ่ายค่าระวางในอัตราตามมูลค่าของ และได้มีการระบุไว้ใน FBL หรือเอกสารการขนส่งนั้น ๆ ซึ่งราคานั้นจะกลายเป็นจำนวนจำกัดความรับผิดต่อไป แต่ถ้าไม่มีการแจ้งจำนวนดังกล่าวจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีสูญหาย เสียหายจะไม่เกินกว่า 666.67 SDR ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของที่สุดุญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า แต่ FIATA Bill of Lading ยังกำหนดให้ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นไปตามกฎหมายการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea of America : COGSA) คือ ไม่เกินไปกว่า 500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยการขนส่ง” อย่างไรก็ตามจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีที่มีการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยจะจำกัดความรับผิดไว้เป็นจำนวนเท่ากันกับ MT-Convention”

อนุสัญญาอื่นส่วนใหญ่จะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เหมือนกับ UNCTAD/ICC Rules กล่าวคือ Decision 331 แก้ไขเพิ่มเติมโดย Decision 393, Agreement on International Multimodal Transport และ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้เหมือนกับ UNCTAD/ICC Rules”^{๓๓} ส่วน Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport

^{๓๑} MT-Convention, Article 16, 18(1) (3).

^{๓๒} FIATA Bill of Lading, ข้อ 8(6)(b).

^{๓๓} UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 6.1, 6.3, FIATA Bill of Lading, ข้อ 8(3)(5).

^{๓๔} Decision 331, Article 13, 15, Agreement on International Multimodal Transport, Article 12, 14, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 14, 16.

of Goods กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างกันในแต่ละประเทศซึ่งมีทั้งที่เหมือนกับ UNCTAD/ICC Rules และแตกต่างโดยกำหนดไม่เท่ากันในแต่ละประเทศภาคี กล่าวคือ อาเจนตินา : 400 Argent.gold pesos ต่อ นีบห่อ หรือ 10 g.p. ต่อกิโลกรัม; บราซิล, ปารากวัย และ อุรุกวัย : 666.67 SDR ต่อ นีบห่อ หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัม

กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศอินเดีย และเนปาลกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้เท่ากับ UNCTAD/ICC Rules” แต่ประเทศเนปาลกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีที่ไม่มีการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยไว้แตกต่างจากหลักเกณฑ์สากล กล่าวคือ กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน 150 รูปีต่อกิโลกรัมแห่งของ หรือ 7,500 รูปีต่อตันของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของ” ส่วนสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลอื่น ๆ คือ กำหนดให้กรณีที่สามารถระบุสถานที่เกิดความเสียหายให้จำนวนจำกัดความรับผิดเป็นไปตามหลักเกณฑ์นั้น ๆ แต่ในกรณีที่ไม่สามารถระบุสถานที่เกิดความเสียหายได้ให้จำนวนจำกัดความรับผิดเป็นไปตามกฎหมายพาณิชย์แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และในกรณีที่ไม่มีการขนส่งทางทะเลและน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยให้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้กำหนดชัดเจนว่ากฎเกณฑ์ดังกล่าวคือหลักเกณฑ์ใด”

กฎหมายเนเธอร์แลนด์หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน, ทางราง, ทางทะเล และอากาศ แต่ไม่สามารถระบุได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในทอดใด ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งรูปแบบการขนส่งที่รวมอยู่ในการขนส่งหลายรูปแบบรายนั้นซึ่งได้กำหนดอัตราความรับผิดไว้สูงสุด

¹ Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 13 และ annex 1.

² The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 14.

³ A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 27.

⁴ Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods By Containers, Article 27 ข้อ 3-5.

กรณีส่งมอบชั่งช้ำ

MT-Convention กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีส่งมอบชั่งช้ำไม่เกินกว่า 2.5 เท่าของค่าระวางสำหรับของในส่วนที่ชั่งช้ำ ส่วน UNCTAD/ICC Rules กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีส่งมอบชั่งช้ำไม่เกินกว่าค่าระวางสำหรับของในส่วนที่ชั่งช้ำ แต่ไม่เกินไปกว่าค่าระวางทั้งหมดภายใต้สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และ FIATA Bill of Lading กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไม่เกินกว่า 2 เท่าของค่าระวาง¹

อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของภูมิภาคอาเซียน และ อเมริกาใต้ต่าง ๆ รวมถึงกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งประเทศไทย, เนปาล และ สาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีส่งมอบชั่งช้ำไว้เป็นเช่นเดียวกันกับ UNCTAD/ICC Rules คือไม่เกินไปกว่าค่าระวาง²

ทั้งนี้ MT-Convention, UNCTAD/ICC Rules และ FIATA Bill of Lading ตลอดจนหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาต่าง ๆ และกฎเกณฑ์ภายในประเทศดังกล่าวได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดในทุกกรณีจะไม่เกินไปกว่ากรณีสูญหายโดยสิ้นเชิงเช่นเดียวกันทุกหลักเกณฑ์³

¹ MT-Convention, 18(4), UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 6.5, FIATA Bill of Lading, ข้อ 8(7).

² Decision 331, Article 17, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 16, Agreement on International Multimodal Transport, Article 18, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 18, The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 16, A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 29.

³ MT-Convention, Article 18(5), UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 6.6, FIATA Bill of Lading, ข้อ 8(8), Decision 331, Article 19, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 18, Agreement on International Multimodal Transport, Article 16, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 19, The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 19, A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 30, Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 28 ข้อ 2.

กรณีส่งมอบซักร้ามีการกำหนดระยะเวลาให้สิทธิแก่ผู้รับตราส่งเรียกชดเชยค่าเสียหายเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิงเป็นเวลา 90 วัน¹ และบางหลักเกณฑ์ได้กำหนดเป็นเวลา 60 วัน²

อย่างไรก็ตาม ทุกอนุสัญญาและกฎเกณฑ์ภายในได้กำหนดเหมือนกันว่าในกรณีที่ปรากฏชัดเจนว่าของได้สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าในรูปแบบการขนส่งใดและมีกฎหมายภายใน หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดเป็นอย่างอื่นให้บังคับกรณีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดนั้นต่อไป

เนื่องจากประเทศเนเธอร์แลนด์กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามรูปแบบที่เกิดความเสียหาย ดังนั้น จำนวนจำกัดความรับผิดจึงเป็นไปตามที่กำหนดในหลักเกณฑ์แห่งรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น หากเกิดการสูญหาย เสียหายในรูปแบบการขนส่งทางถนนซึ่งจะบังคับตาม CMR จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะไม่เกิน 8.33 SDR ต่อกิโลกรัมแห่งของที่สูญหาย เสียหาย หากมีความเสี่ยงพิเศษความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นเพิ่มขึ้นตามความเสี่ยงนั้น ส่วนในกรณีส่งมอบซักร้าความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะไม่เกินไปกว่าค่าระวาง³

การเสียสิทธิจำกัดความรับผิด

MT-Convention และ UNCTAD/ICC Rules ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์หลักในการกำหนดข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถจำกัดความรับผิดหากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าในการขนส่งนั้นเนื่องมาจากการจงใจกระทำ หรือละเว้นกระทำ หรือประมาทเลินเล่อโดยรู้อยู่

¹ MT-Convention, Article 16(3), UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 5.3, FIATA Bill of Lading, ข้อ 6(4).

² A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 22(2), Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 27(2).

³ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Article 17/4, 23/5, 28/3.

แล้วว่าการกระทำดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าเกิดขึ้น¹ ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอื่นก็ได้กำหนดข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดไว้เช่นเดียวกับกับ MT-Convention และ UNCTAD/ICC Rules

กฎหมายในระบบ Network System จะกำหนดข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งของรูปแบบนั้น ๆ ซึ่งต้องพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป

2.2.4 กำหนดเวลาใช้สิทธิเรียกร้อง

MT-Convention 1980 กำหนดระยะเวลาการใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เป็นเวลา 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบส่งมอบหรือควรส่งมอบ ส่วนการดำเนินการเพื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยในค่าสินไหมทดแทนแม้สิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว หากมีกฎหมายแห่งรัฐ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดระยะเวลาไว้เป็นอย่างอื่นให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งรัฐ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น² แต่ UNCTAD/ICC Rules ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ถูกกำหนดไว้ในใบตราส่งของ FIATA (FBL) ได้กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องไว้เป็นเวลา 9 เดือน เว้นแต่มีการตกลงเป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง³ ทำให้กำหนดอายุความสิทธิเรียกร้องที่ใช้ในทางปฏิบัติ คือ 9 เดือนตามที่กำหนดใน FBL

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ของภูมิภาคอาเซียน และอเมริกาได้กำหนดระยะเวลาการใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เหมือนกับ UNCTAD/ICC Rules⁴

ส่วนกฎหมายแห่งประเทศอินเดียกำหนดระยะเวลาใช้สิทธิเรียกร้องไว้เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์สากลดังกล่าว⁵ แต่กฎหมายของเนปาล และสาธารณรัฐประชาชนจีน

¹ MT-Convention, Article 21, UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 7.

² MT-Convention, Article 25.

³ UNCTAD/ICC Rules, ข้อ 10.

⁴ Decision 331, Article 22, Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods, Article 22, Agreement on International Multimodal Transport, Article 30, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, Article 30.

⁵ The Multimodal Transportation of Goods Act, Article 24.

กำหนดระยะเวลาใช้สิทธิเรียกร้องแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์สากล กล่าวคือ กฎหมายเนปาล กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องไม่เกิน 6 เดือนหลังจากวันที่ของได้ถูกขนส่งมาถึง หรือภายในกำหนดวันที่ของควรจะขนส่งถึงในกรณีที่ของขนส่งมาไม่ถึง หรือล้มเหลวในการขนส่ง ส่วนกฎหมายแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดระยะเวลาใช้สิทธิเรียกร้องในการขนส่งที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยไม่เกิน 1 ปี โดยในกรณีที่สูญหาย หรือเสียหายไม่ปรากฏต้องมีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใน 15 วันนับแต่วันรับมอบของแบบ FCL¹¹ โดยผู้รับตราส่ง และภายใน 7 วันนับแต่รับมอบของแบบ LCL¹² ส่วนการขนส่งที่ไม่มี การขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยต้องดำเนินการใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีภายใต้หลักเกณฑ์ทั่วไปว่าตามประมวลกฎหมายแพ่ง และการใช้สิทธิไต่เบี่ยในการค้าสินไหมทดแทนต้องดำเนินการภายใน 90 วันนับแต่วันที่การได้แย้งสิทธินั้นเกิดขึ้น¹³

กฎหมายเนเธอร์แลนด์กำหนดระยะเวลา 1 ปีสำหรับสัญญาขนส่งทุกชนิด ซึ่งหากเป็นกรณีใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งทางทะเลตามใบตราส่งผู้มีสิทธิเรียกร้องจะต้องเริ่มดำเนินการเรียกร้องภายใน 1 ปีซึ่งเป็นกำหนดเวลาตาม Hague/Visby Rules อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้มีสิทธิเรียกร้องแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีเวลาอีก 3 เดือนเพื่อดำเนินการไต่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งรายย่อยที่ดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแทนตน

แม้การขนส่งในประเทศเนเธอร์แลนด์จะนิยมใช้ใบตราส่งของ FIATA (FBL) ซึ่งมีกำหนดหลักเกณฑ์ตาม UNCTAD/ICC Rules แต่การที่ FBL กำหนดอายุความเพียง 9 เดือน ซึ่งสั้นกว่าอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งที่กำหนดอายุความสำหรับการขนส่งทุกประเภทไว้ 1 ปี ทำให้อายุความตามที่กำหนดใน FBL จึงไม่มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ไม่สามารถระบุสถานที่เกิดความเสียหายได้หลักเกณฑ์เรื่องอายุความส่วนใหญ่จะให้สิทธิแก่ผู้เรียก

¹¹ A Bill Draft for The Operationalization and Regulation of The Multimodal Transportation of Goods, Article 36.

¹² FCL (Full Container Loaded) หมายถึง การขนส่งแบบบรรจุเต็มตู้สินค้า ดังนั้น สินค้าที่บรรจุจึงเป็นของเจ้าของรายเดียว

¹³ LCL (Less than Container Loaded) หมายถึง การขนส่งแบบบรรจุไม่เต็มตู้สินค้า ดังนั้น สินค้าที่บรรจุจึงประกอบด้วยสินค้าของเจ้าหลายราย

¹⁴ Administrative Regulations for the International Multimodal Transport of Goods by Containers, Article 33-34.

ร้องในการเลือกบังคับใช้กฎหมายที่เรื่องอายุความที่จะเป็นประโยชน์แก่ตนมากที่สุด (Article 1722(2))

2.3 หลักเกณฑ์ความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

หลังจากประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อใช้บังคับกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย เกิดผลกระทบต่อหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากเดิมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 ประกอบคำพิพากษาฎีกา²¹ ได้กำหนดว่ากรณีการขนส่งที่มีผู้ขนส่งมากกว่า 1 รายถือเป็นกรณีทีของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และถือว่าผู้ที่มีส่วนร่วมในการขนส่งไม่ว่าทอดใดและหน้าที่ใดในการขนส่งหรือเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตาม จะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งด้วยกันทั้งสิ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 618 จึงต้องร่วมรับผิดกับผู้ขนส่ง²² ฉะนั้น ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำจากผู้ขนส่งอื่น ๆ แม้บุคคลนั้นจะไม่ได้ทำสัญญาโดยตรงกับตนเองก็ได้ ทำให้ผู้ขนส่งอื่นส่งผลให้ผู้ขนส่ง ซึ่งไม่ได้มีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำต้องเสียเปรียบ และเกิดปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากผู้ขนส่งอื่นนั้นเป็นบริษัทขนาดเล็กจะทำให้เกิดความเสียหายกับตัวผู้ขนส่งอื่นที่ไม่อาจสามารถรับผิดชอบในความเสียหายนั้นได้ หรือในทางผู้เสียหายก็อาจไม่ได้รับการชดใช้ที่เหมาะสมก็ได้ จึงได้มีการพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิด และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในระบบการขนส่งต่อเนื่องขึ้นใหม่ด้วยการกำหนดจำนวนจำกัดความรับ

²¹ Dutch Civil Code.

²¹ คำพิพากษาฎีกาที่ 79/2540 “กรณีนี้เป็นการขนส่งที่มีการถ่ายลำ และมูลคดีเกิดขึ้นก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติรับขนส่งของทางทะเลฯ บังคับจึงต้องใช้กฎหมายในขณะนั้น คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617, 618 ปรับแก้กรณี”

²² นิชชา คชาชีวะ, ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อประเทศไทย, คำพิพากษาฎีกาที่ 2259/2527, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 40-41.

ผิดตามสัญญาประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และนำระบบการประกันภัยความรับผิดเข้ามาใช้เพื่อลดใช้ค่าสินไหมทดแทน

2.3.1 ขอบเขตความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้านั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น^๑ โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการในประเทศไทยทั้งหมด รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านประเทศไทยด้วย ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศไทย หรือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน^๒ ซึ่งในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศไทย ซึ่งตัวแทนนั้นจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนในประเทศไทย หรือสำนักงานตัวแทนก็ได้^๓ ส่วนในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งตัวแทนซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนเท่านั้น^๔ ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร^๕

^๑ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20.

^๒ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 39.

^๓ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 45.

^๔ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 48.

^๕ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 50.

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังคงครอบคลุมไปถึงความเสียหายในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น ด้วย ดังนั้น บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อผู้ตราส่ง คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงมีหน้าที่ทั้งกับผู้ตราส่งในการชดเชยและพิสูจน์เพื่อใช้สิทธิไล่เบี่ยเอากับผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังกำหนดในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่อง^๖ ทำให้ผู้รับตราส่งสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อีก นอกเหนือจากกรณีละเมิด เป็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้รับตราส่งมากขึ้นเพราะความเสียหายมักพบเมื่อของได้ขนส่งถึงผู้รับตราส่งที่ปลายทาง ถ้าไม่มีบทบัญญัติเช่นนี้แล้วผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายที่แท้จริงไม่อาจเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบได้เพราะไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน ซึ่งหากต้องการเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบต้องมีหนังสือแจ้งถึงความเสียหายและขอให้ผู้ตราส่งที่เป็นคู่สัญญาขนส่งและมีนิติสัมพันธ์กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใช้สิทธิเรียกร้องแทน ซึ่งเป็นการยุ่งยาก

เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่ต้องมีการขนส่งหลายทอด ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสูงกว่าผู้ขนส่งที่ดำเนินการขนส่งทอดใดทอดหนึ่งแต่เพียงทอดเดียว หลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกลไกเรื่องการประกันภัยความรับผิดจึงถูกนำเข้ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จะประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยต้องจดทะเบียน และมีหลักประกันสำหรับความรับผิด

^๖ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 25.

^๗ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 14.

ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น¹ ซึ่งก็คือ การจัดทำสัญญาประกันภัยความรับผิดตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีมูลประกันภัยครอบคลุมจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั่นเอง” ดังนั้น ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องทำสัญญาประกันภัยความรับผิดโดยระบุชื่อคู่สัญญา หรือผู้ต้องเสียหายจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นเป็นผู้รับประกันภัย ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นพร้อมกันกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.3.2 หน้าที่ และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ ดังนี้

2.3.2.1 หน้าที่ในการออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมอบหมายจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง²

2.3.2.2 หน้าที่ในการส่งมอบของที่ขนส่งตามใบตราส่งต่อเนื่อง

เมื่อผู้ตราส่งกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เกิดเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องดำเนินการหรือจัดให้มีรับมอบของมาอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่ง

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 39, 41.

² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 43.

³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 , มาตรา 10 วรรค

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ณ สถานที่ต้นทางเพื่อดำเนินการขนส่งของไปส่งมอบยังสถานที่ปลายทางตามใบตราส่งต่อเนื่อง¹

2.3.2.3. ความรับผิดกรณีจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ดำเนินการและจัดการขนส่งของตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น²

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้นจากมูลละเมิดไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการขนส่งโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยคู่สัญญา หรือผู้ต้องเสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายดังกล่าวจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ³

ดังนั้น หากเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าขึ้น คู่สัญญา หรือผู้ต้องเสียหายจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงตามสัญญาประกันภัย หรือจะใช้สิทธิเรียกร้องเอากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับข้อเรียกร้องจากคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือผู้ต้องเสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้วจะโอนหน้าที่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้รับประกันภัยเพื่อดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อไป

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 7.

² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20 วรรค 1

³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 37.

2.3.3 ข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และค่าเสียหาย

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดหลักเกณฑ์ ข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถพิจารณาได้ดังนี้

ข้อยกเว้นความรับผิด

กรณีและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดแม้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลเพื่อดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. 2548 ได้แก่

(1) กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั่งน้ำหนักขึ้นรวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้นแล้ว

(2) กรณีความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชั่งน้ำหนักที่ผู้ตราส่งมิได้แจ้งแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนที่จะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชั่งน้ำหนักผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยินยอมที่จะรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ”

(3) กรณีข้อยกเว้นความรับผิดเฉพาะตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 27^{***} โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิด

^{*} พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20 วรรค 1.

^{**} พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20 วรรค 2.

^{***} พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 27.

เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ นั้นเกิดขึ้น หรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของหีบห่อหรือ ไม่เพียงพอ
- (4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น
- (6) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้อง ในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ
- (7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
 - (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือ หรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
 - (ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำตาม (7) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตาม ที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

การจำกัดความรับผิด

ความรับผิดในความเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นอาจจำกัดได้ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

กรณีสูญหาย เสียหาย

กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดในการสูญหาย หรือเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดไว้เพียงหน่วยน้ำหนักสุทธิของเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษของเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษของเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

กรณีส่งมอบชั่งช้ำ

โดยทั่วไปผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดใด ๆ ในการส่งมอบชั่งช้ำ แต่หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบในการส่งมอบชั่งช้ำ หรือในกรณีความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อนึ่ง กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดทั้งในกรณีสูญหาย เสียหาย และส่งมอบชั่งช้ำ จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28.

รูปแบบจะถูกจำกัดไว้ไม่เกินไปกว่ากรณีสูญหาย หรือเสียหาย คือ 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน²³ ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม

การคำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาที่ของนั้นจะมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน หากราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลทั้งหมดดังกล่าว รวมกันแล้วไม่เกินจำนวนความรับผิดดังกล่าวด้วยแล้วแต่กรณี”

การเสียสิทธิจำกัดความรับผิด

(1) ในกรณีที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย

²³ SDR หรือ Special Drawing Right เป็นหน่วยกำหนดค่าเงินที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) นำ SDR ไปอิงกับเงินสกุลแข็ง 5 สกุล คือ ดอลลาร์สหรัฐ, มาร์คเยอรมัน, ฟรังก์ฝรั่งเศส, เยนญี่ปุ่น และ ปอนด์สเตอร์ลิง เรียกว่าเป็น Basket of Currencies ซึ่งค่าของ SDR จะกำหนดเป็นรายวัน ซึ่งหน่วย 1 ดอลลาร์สหรัฐ มีค่าเท่ากับ 0.690418 SDR (1 SDR มีค่าเท่ากับ 1.44840 ดอลลาร์สหรัฐ, www.imf.org. post daily, at January 2006.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 34.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 33.

รูปแบบสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว¹

(2) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับมอบของ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว²

(3) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ให้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้³

2.3.4 กำหนดเวลาใช้สิทธิเรียกร้อง

การใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 สามารถเรียกร้องได้ทั้งในมูลสัญญาและมูลละเมิด⁴

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ต้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนด 9 เดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม หากภายในอายุดังกล่าวถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ และในกรณีฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 31.

² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 32(1).

³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 32(2).

⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 37.

ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความ
ยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ และในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือ
เสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่
วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ



สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในประเทศไทย

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งประกอบไปด้วยการขนส่งหลายทอด และได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าตลอดการขนส่ง ทำให้โอกาสที่จะเกิดความเสียหายและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบนั้นสูงกว่าความรับผิดที่ผู้ขนส่งซึ่งขนส่งเฉพาะรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง จึงอาจมีกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกินกว่าความสามารถที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถรับผิดชอบได้ เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยต้องจัดหาหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงหลักประกันเช่นว่านั้นตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกจัดหาหลักประกันความรับผิดโดยการทำประกันภัยความรับผิด หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยกับความรับผิดต้องบังคับตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการประกันภัย ซึ่งการประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ได้แก่ การประกันวินาศภัย²⁴ วิธีเฉพาะประกันภัยในการรับขน และการประกันภัยค้ำจุน

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 41,43.

²⁴“ประกันวินาศภัย” คือ การประกันภัยเพื่อความสูญหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญาไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงภายในจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้, ศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 12, หน้า 80.

3.1 หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิด

เนื่องจากบทบัญญัติว่าด้วยวิธีเฉพาะในการรับขนส่ง วางหลักเกณฑ์เฉพาะในเรื่อง มูลประกันภัย บทบัญญัติกรณีเปลี่ยนเส้นทางหรือการระงับหยุดลงชั่วคราวของการขนส่ง และ รูปแบบของกรรมธรรม์ประกันภัยในการรับขนส่ง เพราะอัตราความเสี่ยงภัย บุคคลผู้เกี่ยวข้องใน สัญญาประกันภัย และสิทธิของวัตถุที่เอาประกันภัย ตลอดจนอัตราค่าสินไหมทดแทนมีความ แตกต่างจากหลักเกณฑ์การประกันวินาศภัยปกติ โดยมุ่งเน้นประกันภัยความเสียหายที่เกิดขึ้นตัว สินค้าเท่านั้น เพราะบทบัญญัตินี้ให้ความคุ้มครองถึงวินาศภัยทุกอย่างที่อาจเกิดแก่ของที่ขนส่งใน ระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของโดยไม่คำนึงว่าทรัพย์สินนั้นจะอยู่ในความครอบครองดูแลรักษา ของผู้ขนส่งคนใดในยานพาหนะลำใด และจะเกิดวินาศภัยชนิดใดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น ไปจนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง²⁵ ส่วนการประกันภัยตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีหลักประกัน สำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจาก สัญญาที่ทำขึ้นนั้นเป็นการประกันภัยความรับผิด จึงต้องบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พาดินศาสตร์ว่าด้วย “ประกันภัยค้ำจุน” ซึ่งขอพิจารณาหลักเกณฑ์ว่าด้วยประกันภัยค้ำจุนตามประมวล กฎหมายแพ่งพาดินศาสตร์ ดังนี้

ประกันภัยค้ำจุน

“ประกันภัยค้ำจุน” เป็นประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง ซึ่งมีได้มีวัตถุแห่งการ ประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรง แต่มีวัตถุแห่งสัญญาเป็นความรับผิดซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้อง ชำระหนี้ซึ่งเป็นการเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้แก่ผู้อื่น เนื่องจากประกันภัยค้ำจุนเป็นประกัน

²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาดินศาสตร์, มาตรา 884-886.

²⁵ ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 5, หน้า 286-288.

คำพิพากษาฎีกาที่ 3343/2541 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาดินศาสตร์ มาตรา 883 มุ่งคุ้มครอง วินาศภัยทุกอย่าง คือ การคุ้มครองบรรดาความเสียหายทั้งหลายที่เป็นการสูญหาย หรือเสียหายทุกประเภทที่มีต่อสินค้าที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งใน ระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไปจนได้ส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้รับตราส่ง.

วินาศภัยอย่างหนึ่ง จึงต้องนำบทบัญญัติว่าด้วยประกันวินาศภัยทั่วไปมาใช้บังคับในเรื่องประกันภัยค้ำจุนตามแต่กรณีด้วย

ความหมายของการประกันภัยค้ำจุนน่าจะหมายถึงการเอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักประกันแก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายและเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้นั้นให้ได้รับชำระหนี้จากผู้รับประกันภัยเพิ่มขึ้นอีกคนหนึ่ง เมื่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นลูกหนี้ขึ้นต้นไม่ชำระ ไม่พอชำระ หรือ เจ้าหนี้ไม่ประสงค์จะติดตามเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระก็อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระได้ แต่ทั้งนี้ ความรับผิดที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยนั้นต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมายเท่านั้น มิฉะนั้น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุน²⁶

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติหลักเกณฑ์ว่าด้วยการประกันภัยค้ำจุนในมาตรา 887 และ 888

3.1.1 ลักษณะของประกันภัยค้ำจุน

สามารถพิจารณาลักษณะแห่งประกันภัยค้ำจุน ดังนี้

1. สัญญาประกันภัยค้ำจุน

“ประกันภัยค้ำจุน” คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

กรณีการทำสัญญาประกันภัยของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น ถือเป็นการทำสัญญาประกันภัยความรับผิด จึงเป็นสัญญาประกันภัยค้ำจุนประเภทหนึ่งเช่นเดียวกัน ดังนั้น ต้องบังคับใช้หลักเกณฑ์ว่าด้วยการประกันภัยค้ำจุนประกอบกับข้อกำหนดตามกรมธรรม์การประกันภัยความรับผิดในกรณีดังกล่าวนี้

²⁶ ไชยยศ เหมะรัชตะ, หน้า 293.

¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 887.

2. วินาศภัย

วินาศภัย หมายรวมถึงความเสียหายอย่างใด ๆ ซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้²⁶

ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงหรือเงื่อนไขแห่งหนี้ยฝ่ายผู้รับประกันภัย คือ ความรับผิดที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่น ซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยมูลหนี้ใด ๆ โดยเป็นความรับผิดตามกฎหมายเท่านั้น หากเป็นความรับผิดที่เกิดเพราะความยินยอมใด ๆ ของผู้เอาประกันภัยโดยปราศจากความรับผิดทางกฎหมาย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ²⁷

ภัยที่เกิดขึ้นในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ ความสูญหายเสียหาย และส่งมอบชกช้า แต่เนื่องจาก พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชกช้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยินยอมที่จะรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ ดังนั้น นอกจากความเสียหายจากการสูญหายเสียหาย ซึ่งเป็นกรณีที่สามารถประมาณเป็นเงินได้อยู่โดยสภาพและสามารถทำสัญญาประกันภัยความรับผิดได้แล้ว ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากการส่งมอบชกช้าในกรณีที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ก็ถือเป็นวินาศภัยที่สามารถทำสัญญาประกันภัยความรับผิดได้เช่นเดียวกัน

เนื่องจากผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดในมูลหนี้ซึ่งเป็นความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น ดังนั้น ในกรณีการขนส่งต่อเนื่องหลาย

²⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 869 “อันคำว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้”

²⁷ จิตติ ดิงศกัทธิย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 12, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545, หน้า 127-128.

²⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20 วรรค 2.

รูปแบบแม้จะเป็นความเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้และถือเป็นวินาศภัยก็ตาม หากกรณีดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น กรณีเกิดการส่งมอบซั๊กซ้าที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบ ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายเพราะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในกรณีดังกล่าว เป็นต้น

3. บุคคลผู้เกี่ยวข้องตามสัญญาประกันภัยค้ำจุน

ผู้รับประกันภัยค้ำจุน

คือ คู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะให้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค้ำจุน

ผู้รับประกันภัยค้ำจุนในที่นี้ คือ บริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งเข้าทำสัญญากับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย ได้แก่ บริษัท ซับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด หรือบริษัทรับประกันภัยที่เข้าทำสัญญารับประกันภัยในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดของรูปแบบที่กรมการประกันภัยให้ความเห็นชอบแล้ว

ผู้เอาประกันภัย

คือ คู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัย อาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้

ผู้เอาประกันภัยในที่นี้ คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย ซึ่งเข้าทำสัญญาประกันภัยค้ำจุนกับผู้รับประกันภัย เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

บุคคลผู้ต้องเสียหาย

คือ บุคคลภายนอกที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลดังกล่าว

บุคคลผู้ต้องเสียหายในที่นี้ หมายความรวมถึง ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้เสียหายจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย

รูปแบบ ซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย และได้
เข้าทำสัญญาประกันภัยค้ำจุกับผู้รับประกันภัย

4. ค่าสินไหมทดแทน

เนื่องจากการประกันภัยความรับผิดชอบเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง
ดังนั้น การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงต้องอยู่ภายใต้
หลักเกณฑ์การประกันวินาศภัยทั่วไปในส่วนของที่ประกันภัยค้ำจุไม่มีกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่ง
มาตรา 877 บัญญัติว่าผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง

เพื่อความไม่สูญหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตาม
สมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย

เพื่อบรรเทาค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้
ไม่ให้วินาศ

การประกันภัยค้ำจุได้กำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
นอกเหนือไปจากประกันวินาศภัยทั่วไป กล่าวคือ

(1) บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจาก
ความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้ก่อขึ้นแก่ผู้ต้องเสียหายจากผู้รับประกันภัยโดยตรง โดยผู้รับ
ประกันภัยไม่ต้องชดใช้เกินไปกว่าจำนวนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุ

(2) ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุ หากผู้รับ
ประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายตามจำนวนแห่งคำพิพากษาแต่ยังไม่คุ้มวินาศ
ภัย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยยังคงมีหน้าที่ต้องรับใช้จำนวนที่ยังขาดอยู่
นั้น แต่ในขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผู้เสียหายต้องเรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
เข้ามาในคดีที่ผู้เสียหายฟ้องผู้รับประกันภัยด้วย มิฉะนั้น จะไม่สามารถเรียกร้องส่วนที่ขาดอยู่นั้น
จากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้อีก

(3) แม้ผู้รับประกันภัยได้ชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น
แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อนำไปชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายแล้วก็ตาม ผู้รับ

ประกันภัยยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบบุคคลผู้ต้องเสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นแก่ผู้เสียหายแล้ว^๑

ดังนั้น กรณีเกิดความเสียหายในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ โดยอาจจะรับผิดชอบต่อผู้เสียหายโดยตรง หรือชดใช้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อใช้ให้แก่ผู้เสียหายต่อไป โดยต้อง พิสูจน์ว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งใช้สินไหมนั้นแก่ผู้เสียหายแล้วด้วย ผู้รับประกันภัยจึงจะหลุดพ้นความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย แต่จำนวนค่าสินไหมที่ผู้รับประกันภัย ชดใช้จะไม่เกินไปกว่ามูลค่าประกันภัยที่กำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนั้น ซึ่งหากมูลค่า ความเสียหายสูงกว่ามูลค่าประกันภัย จำนวนที่ยังขาดอยู่นั้นเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้อง รับผิดชอบต่อผู้เสียหายต่อไป

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จำกัด ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วย สิทธิพิเศษดอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่ จำนวนเงินใดจะมากกว่า หรือในกรณีไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งในน้ำน้ำ ภายใต้วงมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แปดจุด สามสามหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือ เสียหาย ตลอดจนความเสียหายในกรณีชักช้าซึ่งได้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ไม่เกินกว่าค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่กรณี ที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ และในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหาย หรือมี อนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่าง อื่น ให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการสูญหายหรือ เสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว^๒

^๑ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 887.

^๒ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28, 30, 31, 34.

ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในจำนวนตามข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าว เพราะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ตามกฎหมายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำกัดเพียงเท่านั้น

5. ข้อยกเว้นความรับผิด

เนื่องจากประกันภัยค้ำจุนถือเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่งจึงต้องนำหลักเกณฑ์การประกันวินาศภัยทั่วไปมาบังคับกับการประกันภัยค้ำจุนในส่วนที่ไม่มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับประกันภัยค้ำจุนด้วย ดังนั้น ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยซึ่งไม่มีกำหนดได้เป็นการเฉพาะ จึงต้องนำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการประกันวินาศภัยมาบังคับใช้ โดยหลักเกณฑ์ว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดมีบัญญัติไว้ 3 กรณี ได้แก่

กรณีที่วินาศภัยเกิดเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือของผู้รับประโยชน์

กรณีที่จะถือว่าเป็นการกระทำโดยทุจริตนั้นต้องเป็นการกระทำด้วยความมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่าภัยนั้นเป็นผลอันจำต้องเกิดจากการกระทำอันนั้น ส่วนความประมาทเลินเล่อนั้น หมายถึงกรณีที่ไม่ใช้ความระมัดระวังเสียเลย ซึ่งหากได้ใช้ความระมัดระวังเพียงเล็กน้อยก็จะไม่เกิดภัยขึ้น²⁸

กรณีวินาศภัยเกิดเพราะความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย

ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยหมายความว่าอย่างไรไม่มีบทบัญญัติกำหนดไว้ชัดเจน แต่อาจอธิบายได้ว่าการประกันภัยตามปกติย่อมมุ่งหมายป้องกันผลร้ายที่จะบังเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไม่ใช่ป้องกันผลที่วัตถุนั้นจะเสื่อมโทรมไปตามธรรมชาติซึ่งไม่สามารถป้องกันได้ ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เป็นไปตามธรรมชาติแห่งวัตถุนั้น

เงื่อนไขอื่น ๆ ที่ระบุยกเว้นความรับผิดในสัญญา ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นการขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรือความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น แม้กฎหมายจะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนแห่งวินาศภัยที่แท้จริง และผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์จะได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริงก็

²⁸ จิตติ ดิงศภักดิ์, หน้า 86-87.

ตาม แต่อาจมีการกำหนดเพิ่มเติมในข้อสัญญาที่เรียกว่า average clause ซึ่งกำหนดว่าถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยเสียหายแต่เพียงบางส่วน และจำนวนที่เอาประกันภัยไม่เท่าราคาจริงแห่งวัตถุชิ้นนั้นแล้ว ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยตนเองด้วย ซึ่งจะต้องเฉลี่ยความเสียหายตามส่วน แต่ถ้าไม่มีข้อสัญญากำหนดผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนตามที่เอาประกันภัย หรืออาจเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายขั้นต้นจำนวนหนึ่งก่อนแล้วผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบในจำนวนนี้ (excess clause) หรือเมื่อความเสียหายเกินร้อยละเท่าใดของจำนวนที่เอาประกันภัยผู้รับประกันภัยจึงจะรับผิดชอบ (franchise clause) เป็นต้น²⁹

กรณีตาม (1) และ (2) เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 879 ส่วน (3) เป็นไปตามความตกลงของคู่กรณี

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องด้วยบทสันนิษฐานความรับผิดชอบในการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกช้านั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่วเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้อส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกช้ารวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ตรวจจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชกช้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ เนื่องจากภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงหรือเงื่อนไขแห่งนี้ทางฝ่ายผู้รับประกันภัย คือ ความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่น ซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยมูลหนี้ใด ๆ ตามกฎหมาย เพราะความรับ

²⁹ อ้างแล้ว, หน้า 97-98.

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 20, 27.

ผิดที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยนั้นต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมายเท่านั้น³⁰

ดังนั้น เมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดเพราะได้รับยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดแล้ว ผู้รับประกันภัยสามารถอ้างช้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวเพื่อปฏิเสธความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดได้เช่นเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการประกันภัย "ค้ำจุน"

เนื่องจากการประกันภัยในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ใช่การประกันภัยความเสียหายต่อสินค้า แต่เป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น การประกันภัยในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงต้องพิจารณาตามการประกันภัยค้ำจุน ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาเมื่อเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดของตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศาลไทยจะพิจารณาสถานีหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาโดยถือหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา และพิพากษาตามที่คู่ความนำสืบตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกัน³¹ โดยการนำข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้าปรับใช้แก่คดี

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³⁰ จิตติ ดิงศภัทย์, หน้า 127-128.

³¹ ไผทชิต เอกจริยกร และ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, รวมคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ พร้อมหมายเหตุและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ, ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, คำพิพากษาฎีกาที่ 216/2538, หน้า 45, 56.

3.2 หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ต้องรับผิดชอบในการขนส่งตลอดสาย ทำให้โอกาสที่จะเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครอง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบนั้นมากกว่าผู้ขนส่งทอดใดทอดหนึ่ง ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบเฉพาะความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นเฉพาะทอดการขนส่งของตนเท่านั้น ดังนั้น การประกันภัยความรับผิดชอบในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อเป็นหลักประกันให้กับทั้งผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งว่าจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายหากเกิดความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งช้ำขึ้น ตลอดจนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเองก็สามารถแน่ใจว่าจะสามารถชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน อันเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ได้มีการนำกลไกการประกันภัยความรับผิดชอบโดยกรมธรรม์มาใช้ ซึ่งกรมธรรม์ดังกล่าวจะระบุให้ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือผู้เสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นผู้รับประกันภัยหากเกิดความเสียหายขึ้นและบุคคลดังกล่าวสามารถเรียกร้องค่าเสียหายในนามของตนเองให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยค่าขนส่งได้ทันที

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้วางหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบ และกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้นตลอดอายุสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้น และต้องดำรงหลักประกันเช่นว่านั้นตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวสร้างความมั่นคงให้กับการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะทำให้ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งได้รับชดเชยในความเสียหายอย่างแน่นอนหากเกิดความเสียหายขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้รับผลกระทบจากภาวะการชดเชยดังกล่าวจนทำให้ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ในกรณีนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นเป็นทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนตามกฎหมาย และประกอบกิจการในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศด้วย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่น

ใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย กล่าวคือ นอกจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องมีและดำรงหลักประกันเช่นว่านั้นในฐานะที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว หากได้มีการดำเนินกิจการในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทอื่นด้วย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นจะต้องมีและดำรงหลักประกันดังกล่าวต่างหากจากหลักประกันที่ตนมีเพื่อประกันภัยความรับผิดชอบของตนต่างหากอีกด้วย”

อนึ่ง พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องดำรงหลักประกันตลอดอายุสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น แต่ไม่ได้กำหนดรูปแบบ หรือจำนวนแห่งหลักประกันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีความประสงค์จะดำเนินการขนส่งต่อเนื่องในประเทศไทยสามารถเลือกประเภทแห่งหลักประกันเพื่อใช้ประกันภัยความรับผิดชอบของตนนอกเหนือจากกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบได้ เช่น การวางเงินประกัน หรือ Bank Guarantee เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม วิธีการวางเงินประกัน หรือ Bank Guarantee น่าจะไม่ใช่ที่นิยมใช้เป็นหลักประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื่องจากได้มีการใช้กลไกการประกันภัยความรับผิดชอบโดยกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบอย่างแพร่หลายมานานแล้ว ประกอบกับวัตถุประสงค์แห่งสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบนั้นเพื่อโอนหน้าที่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมายังผู้รับประกันภัยเพื่อชดใช้ความเสียหายแก่ผู้ต้องเสียหายให้เร็วที่สุดตามหลักเกณฑ์การประกันภัย ซึ่งเป็นการสร้างความมั่นใจและส่งผลดีต่อผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากกว่า กล่าวคือ

1. เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นหากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการเลือกที่จะประกันภัยความรับผิดชอบของตนโดยการวางเงิน ณ กรมการประกันภัยหรือหน่วยงานใด ๆ จะส่งผลกระทบหากมูลค่าความเสียหายสูงเกินกว่าจำนวนเงินที่นำไปวาง ทำให้ไม่พอสำหรับที่จะชดใช้แก่ผู้เสียหาย หรือเมื่อได้มีการชดใช้แก่ผู้เสียหายเงินจำนวนดังกล่าวหมดลง การที่

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 41, 43.

² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 47 วรรคท้าย, 43 วรรค ท้าย.

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะนำเงินจำนวนเดิมมาวางเพื่อใช้ประกันภัยความรับผิดในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายต่อ ๆ ไปจะเป็นไปได้ยาก และหากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถนำเงินจำนวนดังกล่าวมาวางเพื่อเป็นการประกอบการกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่กฎหมายกำหนดได้อีก จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นต้องเลิกกิจการ

นอกจากนี้ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ชดใช้ให้กับผู้เสียหายแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ขนส่งทอดที่เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งเข้าต่อไป ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ต้องฟ้องร้องผู้ขนส่งทอดที่ก่อให้เกิดความเสียหายเอง อีกทั้งมีภาระที่จะต้องพิสูจน์ข้อกล่าวหา ทำให้เสียเวลา ไม่สะดวก และค่าใช้จ่ายที่อาจบานปลายโดยไม่จำเป็น ส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นและระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย

2. การทำ Bank Guarantee เป็นการค้ำประกันอย่างหนึ่งจึงต้องนำบทบัญญัติว่าด้วยการค้ำประกันเข้าปรับแก้กรณี ทำให้เกิดผลกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องที่ต้องการให้มีการเยียวยาผู้เสียหายจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเร็ว คือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นธนาคารมีสิทธิในฐานะเป็นผู้ค้ำประกันในอันที่จะปฏิเสธความรับผิดตามสัญญา Bank Guarantee นั้น ๆ โดยขอให้ผู้ต้องเสียหายไปเรียกร้องเอาจากลูกหนี้ชั้นต้นตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจนไม่สามารถเรียกร้องได้ก่อนแล้วตนจึงจะยอมที่จะชดใช้แทน ทำให้ผู้ต้องเสียหายต้องเสียเวลาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการดำเนินการฟ้องร้อง ตลอดจนมีภาระการพิสูจน์ถึงความเสียหายตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งในทอดที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และกับธนาคาร อันเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ต้องเสียหาย

3. หากใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด เมื่อเกิดความเสียหายตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขึ้น ผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ทันที และผู้รับประกันภัย

* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 41, 43.

* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 888-890.

ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนโดยไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นในกรณีใช้หลักประกันภัยความรับผิดชอบโดย Bank Guarantee นอกจากนี้ การประกันภัยความรับผิดชอบโดยใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนี้ยังเป็นการกระจายความเสี่ยงในความเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไปยังผู้รับประกันภัย โดยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในวงเงินตามสัญญาประกันภัยและผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ความเสียหายทันทีที่แสดงเจตนาเข้าถือประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย ดังนั้น วิธีการประกันภัยความรับผิดชอบโดยนำกลไกกรมธรรม์การประกันภัยความรับผิดชอบมาใช้จึงเป็นช่องทางบรรเทาความเสียหายที่ดีที่สุด ซึ่งจะส่งผลดีต่อการเจริญเติบโตของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

เนื่องจากการกำหนดหลักประกันตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. 2548 ถือเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบอย่างหนึ่ง จึงต้องใช้บังคับบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยความรับผิดชอบโดยเฉพาะบังคับกับกรมธรรม์ซึ่งเป็นหลักประกันในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ด้วย นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบดังกล่าวจะต้องมีข้อความและได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนด้วย

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้นตลอดอายุสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้น โดยมีได้กำหนดรูปแบบของหลักประกันซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกชนิดแห่งหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดชอบ เนื่องจากที่ผ่านมาได้มีการใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบในระบบการขนส่งระหว่างประเทศอยู่แล้ว และการใช้หลักประกันอื่นไม่เป็นการสะดวก ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบจึงเป็นหลักประกันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนิยมนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดชอบของตนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ กรมธรรม์ดังกล่าวควรที่จะต้องให้ความคุ้มครองครอบคลุมความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายทั้งหมด โดยกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดชอบ และจำนวนจำกัดความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพราะหากกรมธรรม์ไม่สอดคล้องตาม

¹ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย, มาตรา 29.

หลักเกณฑ์แห่งกฎหมายจะก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากในการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหาย และ
ภาระหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อระบบการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

วิเคราะห์กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด

4.1 รูปแบบกรรมธรรม์ที่มีอยู่ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

ก่อนบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้มีการนำกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งในระบบการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศอยู่แล้ว ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่นิยมให้อยู่ในท้องตลาดขณะนั้นมีอยู่ด้วยกันหลายรูปแบบ โดยกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดซึ่งเป็นที่นิยมที่สุด คือ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง (Transportation Specialist Legal Liability Insurance Policy) ของ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งให้อยู่ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (Thailand International Freight Forwarder Association : TIFFA) โดยเป็นการทำสัญญาประกันภัยแบบกลุ่ม (Group Liability) เพื่อประกันภัยความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) ที่เป็นสมาชิกของ TIFFA กับ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ต่อมาเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ทำให้กรรมธรรม์ดังกล่าวมีหลักเกณฑ์บางประการที่ไม่สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงได้มีการพยายามแก้ไขหลักเกณฑ์ตามกรรมธรรม์ในส่วนที่ไม่สอดคล้อง ซึ่งปัจจุบันกรรมธรรม์ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน กรมการประกันภัย และได้นำกรรมธรรม์ดังกล่าวออกขายให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นสมาชิกของ TIFFA แล้ว

นอกจากกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งให้อยู่ใน TIFFA แล้ว ยังมี "กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" ซึ่งเป็นรูปแบบกรรมธรรม์ตัวอย่างที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการประกันภัยในระบบการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศ เพื่อใช้เป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ต้องมีหลักประกันภัยความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แต่ไม่ได้เป็นสมาชิกของ TIFFA โดยกรรมธรรม์ดังกล่าวได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ตาม

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย แต่กรรมธรรมดังกล่าวยังมีข้อยกเว้นความรับผิดอื่น ๆ นอกเหนือจากที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนด ซึ่งเป็นข้อยกเว้นความรับผิดอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้เพื่อดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอีกด้วย

4.1.1 กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)¹

กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้อยู่ใน TIFFA มีชื่อว่า "กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง" (Transportation Specialist Legal Liability Insurance Policy) ของ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีด้วยกัน 2 รูปแบบ โดยกรรมธรรมทั้งสองนั้นมีความแตกต่างกันในขอบเขตความรับผิด 2 ส่วน คือ (1) ความรับผิดต่อบุคคลที่ 3 และ (2) จำนวนค่าสินไหมทดแทนประเภทต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้ค่าเบี้ยประกันภัยของกรรมธรรมทั้งสองแตกต่างกัน โดยสมาชิกของ TIFFA สามารถเลือกรูปแบบกรรมธรรมที่ต้องการใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

การทำสัญญาประกันภัยความรับผิดระหว่าง บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด กับ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นสมาชิกของ TIFFA จะเป็นการทำสัญญาประกันภัยเป็นรายกรณีไป โดย TIFFA ได้เป็นตัวแทนในการเจรจาทำข้อตกลงตลอดจนต่อรองค่าเบี้ยประกันภัยกับ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด และได้กำหนดรูปแบบ

¹ โปรดดู "กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง", หมวด 2 ข้อยกเว้น, ในภาคผนวก ง.

² โปรดดู "กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง"(TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY), ในภาคผนวก ข และ ค.

และเงื่อนไขความคุ้มครอง ตลอดจนค่าเบี้ยประกันภัย ตามกรมธรรม์เป็นรูปแบบเดียวกันในครั้งแรกสำหรับสมาชิกทุกราย แต่จะมีความแตกต่างกันในรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินความรับผิดตามสัญญาประกันภัยที่ ซึ่งจะส่งผลถึงจำนวนเบี้ยประกันภัยตามสัญญาประกันภัยด้วย

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งนี้มีอยู่ด้วยกัน 2 รูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบมีเงื่อนไขความคุ้มครองที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

Program I คือ รูปแบบกรมธรรม์ที่ไม่ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก และมีข้อจำกัดความรับผิดรวมทั้งกรมธรรม์ (Total Aggregate Limitation) ตลอดอายุความคุ้มครองตามกรมธรรม์เป็นจำนวน 50,000,000 บาท และข้อจำกัดความรับผิดแต่ละกรณี ได้แก่ ความรับผิดต่อสินค้าไม่เกิน 50,000,000 บาทต่อกรณี ความรับผิดในพิธีการศุลกากรไม่เกิน 1,000,000 บาทต่อกรณี และความรับผิดรวมกรณีประมาทเดินเล่อ และละเว้นไม่เกิน 1,000,000 บาทต่อกรณี นอกจากนี้ยังมีการกำหนดจำนวนความรับผิดส่วนแรกสำหรับกรณีความเสียหายต่อสินค้า 10,000 บาท และสินค้าอันตราย 40,000 บาท ต่อกรณี สำหรับความรับผิดเกี่ยวกับศุลกากร 10,000 บาท และความรับผิดเกี่ยวกับความประมาทเดินเล่อ และการละเว้น 40,000 บาท

Program I กำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัย (Annual Minimum and Deposit Premium) เป็นจำนวน 8,594.24 บาท สำหรับความคุ้มครอง 1 ปี ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิเรียกร้องครบตามจำนวนจำกัดความรับผิดรวม (Aggregate Limitation) แล้วกรมธรรม์นี้เป็นอันสิ้นสุด ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์นี้อีก ซึ่งหากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องการได้รับความคุ้มครองจะต้องทำสัญญาประกันภัยเพิ่มเติม หรือทำสัญญาประกันภัยฉบับใหม่ต่อไป

Program II คือ รูปแบบกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก แต่ไม่มีข้อจำกัดความรับผิดรวม (Total Aggregate Limitation) คงมีเพียง

โปรตดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง"(TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY : Program I), ในภาคผนวก ข.

โปรตดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง"(TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY : Program II), ในภาคผนวก ค.

ข้อจำกัดความรับผิดแต่ละกรณี คือ กรณีสินค้าสูญหาย เสียหาย รับผิดจำกัดไม่เกิน 20,000,000 บาทต่อกรณี, ความรับผิดในพิธีการศุลกากรไม่เกิน 2,000,000 บาทต่อกรณี, ความรับผิดต่อบุคคลภายนอกไม่เกิน 20,000,000 บาทต่อกรณี และความรับผิดในความประมาทเดินเล่อ และละเว้นจำกัดไม่เกิน 4,000,000 บาทต่อกรณี นอกจากนี้ยังมีการกำหนดความรับผิดส่วนแรกของผู้เอาประกันไว้สำหรับแต่ละประเภทของความเสียหาย ได้แก่ กรณีความรับผิดในสินค้าจำนวน 30,000 บาท (ทั้งนี้ ไม่ใช่ในกรณีความเสียหายจากการควบคุมอุณหภูมิสินค้า, สินค้าอันตราย, สัตว์มีชีวิต, อัญมณี ซึ่งกำหนดให้เป็นจำนวน 10% แต่ไม่น้อยกว่า 100,000 บาท), ความรับผิดเกี่ยวกับศุลกากรกรณีละ 30,000 บาท, ความรับผิดต่อบุคคลภายนอกกรณีละไม่เกิน 30,000 บาท และความรับผิดเกี่ยวกับความประมาทเดินเล่อ และละเว้นกรณีละ 100,000 บาท (แต่ถ้าเป็นกรณีความรับผิดในค่าปรับและเบี้ยปรับพิธีการศุลกากร 30,000 บาท)กรมธรรม์ Program II กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย (Premium Rates) เป็นจำนวน 30 บาทต่อ 1 ไบตราส่ง และ/หรือ เอกสารสินค้าขาออก และ 20 บาท ต่อ 1 ไบตราส่ง และ/หรือ เอกสารสินค้าขาเข้าด้วย โดยกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยขั้นต่ำ (Minimum and Deposit Premium) เป็นจำนวน 53,714.00 บาท ทั้งนี้ อาจมีการตกลงเพิ่มหรือลดตามเงื่อนไขอื่น ๆ ต่อไป

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำสัญญาประกันภัย Program I จะสามารถใช้สิทธิเรียกร้อง และได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจำกัดตามข้อจำกัดความรับผิดแต่ละกรณี เมื่อใช้สิทธิเรียกร้องและผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจนครบ 50,000,000 บาทแล้วก่อนครบกำหนดอายุกรมธรรม์ หากเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าขึ้นอีกภายหลังจะไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้ได้อีก ในกรณีที่ต้องการได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์รูปแบบนี้ต่อไปต้องทำการต่อสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยอีกครั้ง ส่วนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำสัญญาประกันภัย Program II สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจำกัดตามที่กำหนดในแต่ละกรณี แต่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ตลอดอายุความคุ้มครองตามกรมธรรม์

หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของบริษัท ซันบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งสองรูปแบบประกอบด้วยหลักเกณฑ์หลายส่วน โดยส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นเงื่อนไขความรับผิดของผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของการศึกษานี้ ได้แก่

ผู้เกี่ยวข้องในกรรมธรรม์

ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยที่สามารถให้ความคุ้มครองต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหลายบริษัท แต่กรรมธรรม์ที่นำมาศึกษาในครั้งนี้ คือ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งของบริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นกรรมธรรม์ที่ใช้อยู่ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFA) และมีมาตรฐานความคุ้มครองที่ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน กรมการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แล้ว

ผู้เอาประกันภัย

คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) ซึ่งจะเป็นผู้ทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยโดยระบุชื่อผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้รับประกันภัย ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ในการนำส่งเบี่ยงประกันภัย แจ้งถึงการดำเนินการขนส่ง ตลอดจนถึงวินาศภัยที่เกิดขึ้นตลอดเวลาที่สัญญาประกันภัยมีผลคุ้มครอง ให้แก่ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยทราบทุก ๆ เดือน โดยต้องแจ้งภายในวันที่ 15 ของเดือน เพื่อดำเนินการตามกฎหมายแห่งสัญญาประกันภัยต่อไป

ผู้รับประกันภัย

คือ ผู้ตราส่ง หรือเจ้าของสินค้า ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือผู้เสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลผู้กระทำการแทน

เงื่อนไขความคุ้มครอง

หลักเกณฑ์ทั่วไป

กรรมธรรม์ความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง ทั้ง Program I และ II ให้ความคุ้มครองในความสูญหาย เสียหายของสินค้า และตู้สินค้า (ทั้งนี้ ตู้สินค้าต้องไม่ใช่กรรมสิทธิ์หรือถูกเช่ามาโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ) ตลอดระยะเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ภายใต้เงื่อนไขแห่งตามหลักเกณฑ์ของ Air Waybill หรือ Ocean Bill of Lading และ/หรือ FIATA Bill of Lading อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ หรือการใช้บังคับกฎหมายภายใน หรือเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าโดยสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, หรือสมาคมคลังสินค้า หรือเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าที่จัดทำขึ้นโดยมีหลักเกณฑ์ที่ความรับผิด หรือความรับผิดชอบไม่มากไปกว่าที่ปรากฏตาม FIATA Bill of Lading หรือมาตรฐานเงื่อนไขแห่งสมาคมภายในประเทศ หรือสัญญาที่ได้รับการยอมรับโดยผู้รับประกันภัยและได้ระบุในข้อประกาศแห่งกรมธรรม์ ประกันภัย นอกจากนี้ กรมธรรม์ยังให้ความคุ้มครองถึงกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าที่เกิดจากเหตุละเมิดอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังกล่าวด้วย เพราะอาจเกิดการกระทำละเมิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบกับทั้งผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอกซึ่งอาจเป็นบุคคลภายนอก สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลผู้กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบเองก็ได้ ตลอดระยะเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกัน ดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

นอกจากความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าในสินค้าแล้ว หากมีการระบุในกรมธรรม์ให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดในค่าพิธีการศุลกากร และเบี้ยปรับกรณีต่าง ๆ ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดในจำนวนดังกล่าวด้วย

เนื่องจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประกอบด้วย การขนส่งหลายรูปแบบซึ่งต้องมีการบรรทุกขนถ่ายหลายครั้ง กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการขนส่งในแต่ละทอด ระยะทางและเวลาในการขนส่งที่ยาวนานกว่าการขนส่งรูปแบบเดียวโอกาสที่จะเกิดความสูญหาย เสียหาย แก่บุคคลภายนอกนั้นสูงกว่าความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า เพราะเมื่อต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และมีกลุ่มบุคคลเกี่ยวข้องในการดำเนินการหลายกลุ่มซึ่งมีมาตรฐานการดำเนินการไม่เท่ากันโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกจึงเป็นไปได้สูง แต่สินค้านั้นมักบรรทุกใส่ตู้สินค้าสินค้าจึงได้รับการป้องกันความเสียหายแล้วระดับหนึ่ง ดังนั้น กรมธรรม์ Program II ซึ่งให้ความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอกด้วยจึงกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยสูงกว่า Program I ซึ่งไม่ให้ความคุ้มครองในความเสียหายแก่บุคคลภายนอก

ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก

กรมธรรม์ Program II ให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยผู้รับประกันภัยจะชดใช้ในข้อเรียกร้องตามกฎหมายในการประกันภัยในกรณีดังต่อไปนี้

การเสียชีวิตโดยอุบัติเหตุ การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือการเจ็บป่วย (รวมถึงค่ารักษาพยาบาล ค่ายารักษาโรค และค่าใช้จ่ายในการทำศพ) ของบุคคลภายนอก และความเสียหายอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วย

การสูญหาย หรือเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ไม่ได้อยู่ในการดูแล การครอบครอง และ/หรือ การควบคุมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงความเสียหายที่เป็นผลมาจากการสูญหายหรือเสียหายนั้น อย่างไรก็ตาม ความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลภายนอกข้างต้นไม่ครอบคลุมถึงการเสียชีวิต การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือเจ็บป่วย (รวมถึงค่ารักษาพยาบาล ค่ายารักษาโรค และค่าใช้จ่ายในการทำศพ) ของลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนบุคคลใด ๆ ที่ดำเนินการภายใต้สัญญาการบริการ หรือการฝึกงาน และผู้จัดการ หรือเจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คู่สัญญาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือคู่สัญญาช่วง และ/หรือ ลูกจ้างของบุคคลดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ความคุ้มครองยังไม่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บหรือข้อเรียกร้องที่มีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเจ้าของ หรือใช้ ยานพาหนะ (หรือเครื่องจักร) ที่สามารถเคลื่อนที่ได้โดยตัวเอง และใช้ในการขนส่งทางถนนหรือเดินรถ หรือยานพาหนะที่ได้มีการประกันภัยไว้ในกรมธรรม์อื่น ช้อยกเว้นดังกล่าวครอบคลุมถึงยานพาหนะอื่น ได้แก่ เรือ จักรยานยนต์ ยานพาหนะ หักรถจักร อากาศยาน ตู้สินค้า รถเทเลเลอร์ และความรับผิดที่ไม่ได้รับความคุ้มครองยังรวมถึง ความรับผิดสำหรับการบาดเจ็บหรือข้อเรียกร้องที่มีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากทรัพย์สิน และ/หรือเครื่องมือซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ขาย หรือจัดหา ซ่อมแซม ปรับปรุง ให้เช่า และได้อยู่ในการครอบครองหรือควบคุมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงความรับผิดสำหรับการบาดเจ็บ หรือข้อเรียกร้องที่มีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเจ้าของหรือครอบครองที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง

ความรับผิดชอบกรณีผิดพลาด ละเลย

กรมธรรม์ทั้ง Program I และ II ให้ความคุ้มครองในความผิดพลาด ละเลยของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือบุคคลผู้กระทำการแทนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหากได้มีการกำหนดถึงประเภทแห่งความเสียหายในกรมธรรม์ และได้มีการรายงานถึงความเสียหายนั้นแก่ผู้รับประกันภัยโดยพลัน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะชดใช้ความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้

1. ความเสียหายทางการเงินของลูกค้านั้นเกิดจากการความล่าช้าในการดำเนินการตามสัญญาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือการล้มเหลวในการดำเนินการตามสัญญาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือการให้ข้อมูลที่ไม่ถูกต้องหรือการละเลยในการจัดทำเอกสาร ตลอดจนการส่งมอบของที่ไม่นับเป็นไปตามสัญญาที่ได้รับในใบตราส่งหรือสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาเหตุมาจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือการละเลยที่เกิดขึ้นในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ความเสียหายดังกล่าวไม่รวมถึงความเสียหายที่มีสาเหตุโดยตรงหรือโดยอ้อมจากกรณีทุจริต การจงใจกระทำการ การละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าจะเกิดความเสียหายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ตลอดจนการสูญหาย อันเกิดขึ้นจากการล่าช้าอันเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากคำสั่งพิเศษของผู้ให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ค่าใช้จ่ายพิเศษตามสมควรที่ผู้รับประกันภัยได้ให้ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ก่อนแล้วในการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งเพื่อนำสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางที่ถูกต้อง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายพิเศษนี้ ได้แก่ ค่าขนส่งจากสถานที่ต้นทางที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ถึงสถานที่ปลายทางไม่ถูกต้อง พร้อมด้วยค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าจากสถานที่ปลายทางที่ไม่ถูกต้องนั้นไปยังสถานที่ปลายทางที่ถูกต้องหักด้วยค่าขนส่งและค่าธรรมเนียมอย่างอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องจ่ายสำหรับการขนส่งจากท่าเรือต้นทางไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะไม่จ่ายค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางอากาศ (หรือรูปแบบวิธีการใด ๆ ที่ทำให้ขนส่งได้รวดเร็วขึ้น) สำหรับการนำสินค้าจากเส้นทางที่ผิดพลาดไปยังสถานที่ปลายทางที่ถูกต้อง เว้นแต่การขนส่งเดิมจะได้รับการอนุญาตให้ใช้รูปแบบการขนส่งทางอากาศด้วยอยู่แล้ว

ช้อยกเว้นความรับผิด

กรรมธรรม์ทั้ง Program I และ II ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้หลายเหตุด้วยกัน ซึ่งส่งผลให้ความสูญเสียเสียหายที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากที่กรรมธรรม์กำหนดว่าเป็นช้อยกเว้นจะได้รับความคุ้มครองทั้งหมด เว้นแต่จะมีกำหนดไว้ในกรรมธรรม์เป็นอย่างอื่นเป็นการเฉพาะ ซึ่งกรณีช้อยกเว้นความรับผิด ได้แก่

เยื่อหินทนไฟ (Asbestos) คือ ความเสียหายอันมีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากเยื่อหินทนไฟ หรือความเสียหาย ค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นผลจากอันตราย มลพิษ การปนเปื้อนอันเกิดจากเยื่อหินทนไฟ ซึ่งเยื่อหินทนไฟ หมายความว่ารวมถึง เยื่อหินทนไฟทุกรูปแบบ ที่มีอยู่หรือถูกใช้ผสมในทุกลิโหะผสม ประกอบในผลิตภัณฑ์ หรือโลหะใด ๆ หรือกาก ซึ่งกากในที่นี้รวมถึงโลหะที่นำกลับมาใช้ใหม่ด้วย

การบาดเจ็บทางร่างกาย คือ การประกันภัยนี้ไม่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บ (ยกเว้นความรับผิดต่อบุคคลภายนอก), ความเสียหายจากการโฆษณา หรือการบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคล

การดำเนินการของบริษัทที่เกี่ยวข้อง คือ การประกันภัยนี้ไม่ครอบคลุมถึงข้อเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยหนึ่งเพื่อโต้แย้งผู้เอาประกันภัยอีกรายหนึ่ง หรือทำขึ้นโดยหน่วยธุรกิจที่ควบคุมหรือถูกควบคุมเกินกว่าร้อยละ 10 หรือมากกว่าหรือโดยสัญญาหรือโดยการควบคุมของผู้เอาประกันภัยหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของกลุ่มบริษัทที่เป็นผู้เอาประกันภัย ซึ่งหนึ่งในหน่วยธุรกิจนั้นเป็นผู้เอาประกันภัย

การกระทำของผู้ก่อการร้าย หรือ การก่อวินาศกรรม คือ การประกันภัยนี้ไม่ครอบคลุมถึงข้อเรียกร้องในความเสียหายจากการก่อดำเนินการโดยรัฐบาลอันเนื่องมาจากสาเหตุด้านการเมือง เศรษฐกิจ หรือศาสนา เพื่อป้องกันการก่อการร้ายหรือวินาศกรรม

ความรับผิดตามสัญญา คือ ความรับผิดที่จะต้องชำระค่าเสียหายตามสัญญาอื่น นอกเหนือจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั่นเอง หรือสัญญาอื่นที่ผู้รับประกันภัยให้ความยินยอม

ความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและ บุคคลภายนอก คือ การสูญเสียเสียหายในทรัพย์สินที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นเจ้าของ เป็นผู้เช่า หรือ

ทรัพย์สินของบุคคลอื่นซึ่งความเสียหายนั้นไม่สามารถชี้แจงถึงสาเหตุ เกิดจากตัวทรัพย์สินนั้นเอง เนื่องมาจากการจงใจเพื่อแย้งชิงกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นโดยมีเจตนาฉ้อฉล หรือใช้กลอุบาย

- ความไม่สุจริต คือ การฉ้อโกง ความไม่สุจริต การมุงร้าย อาชญากรรม หรือการละเลยโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือร่วมกับบุคคลอื่น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการกระทำของกลุ่มบุคคลหัวรุนแรง (vandalism) หรือของผู้ขนส่ง หรือนายคลังสินค้าหรือบุคคลผู้อ้างว่าเป็นผู้ขนส่งหรือนายคลังสินค้า ซึ่งมีไซ้ผู้เอาประกันภัย หุ่นส่วนกรรมการ ผู้จัดการ ทรัสต์ และลูกจ้าง, บุคคลผู้กระทำการภายในการทางที่จ้าง และบุคคลผู้ได้รับมอบอำนาจให้กระทำการเพื่อผู้เอาประกันภัย

- การรับทราบกำหนดวันเวลา คือ การประกันภัยนี้ไม่ครอบคลุมถึงข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจาก

ก. ผลแห่งการกระทำ หรือ ความไม่สามารถของ :

1. ครุภัณฑ์ วัสดุภัณฑ์ ระบบการจัดการ เครือข่าย และ microprocessor
2. other computer, data processing หรือ ระบบการสื่อสาร อุปกรณ์ หรือ ส่วนประกอบ
3. other system หรือ อุปกรณ์หรือส่วนประกอบสำหรับการสื่อสาร

ในการยอมรับหรือการเรียกดูหรือการรับทราบ และแปลความหมายหรือระบุ หรือ แยกแยะหรือดำเนินการหรือสื่อสารตลอดจนใช้ในประการอื่นใด

4. วันอื่น ๆ หรือ
 5. ข้อมูล หรือ สัญญาฉบับที่ระบุวันที่ หรือ
- ข. การส่งคืนหรือความล้มเหลวแก่ผู้ส่งหรือการบริการ หรือการแนะนำในการติดต่อในข้อ ก.

สินค้าที่ไม่รับการคุ้มครอง คือ อัญมณี หรือหินมีค่า, เงินตรา เหรียญ ธนบัตร (bank notes) หรือ ทองแท่ง เงินแท่ง (bullion), ทอง เงิน ทองคำขาว โลหะ หรือโลหะผสมที่มีค่าอื่น ๆ รายการทางบัญชี ตัวเงิน โฉนด พันธบัตร หรือตราสารแห่งหนึ่งอย่างอื่น, หุ่น

ค่าธรรมเนียม หรือ ค่าพิธีการ คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับค่าธรรมเนียม ค่าพิธีการ หรือค่าภาษีศุลกากรของผู้เอาประกันภัย หรืออื่น ๆ ลักษณะเดียวกัน

Fiduciary Funds คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากความไม่สามารถ หรือความไม่เอาใจใส่จนเกิดความเสียหายในการชำระหรือสะสมเงินตรา หรือที่เกิดขึ้นจากการจัดการกองทุนหรือหลักทรัพย์ของความสามารถในการจัดการกองทุน

ค่าปรับ หรือ เบี้ยปรับ คือ ค่าปรับและเบี้ยปรับทางแพ่ง, ทางอาญา, และทางปกครอง เว้นแต่เป็นกรณีที่ได้รับควบคุมครองในส่วนของความรับผิดทางศุลกากร เว้นแต่เป็นกรณีที่ได้รับควบคุมครองในส่วนของความรับผิดทางศุลกากร

การกระทำโดยรัฐ คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการยึด รับ เว้นคืน ยึดเป็นของรัฐ หรือทำลาย โดยคำสั่งของรัฐบาล ทั้งนี้ ไม่รวมถึงความสูญหาย หรือ เสียหายที่มีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากคำสั่งของรัฐบาลให้ทำลายทรัพย์สิน ซึ่งได้สั่งเมื่อเกิดกรณีอัคคีภัยโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะมิให้อัคคีภัยแผ่ขยายออกไป หรือเป็นกรณีการทำลายนั้นมีความจำเป็นเนื่องจากเกิดความเสียหายทางกายภาพต่อตัวสินค้าในระหว่างการขนส่ง หรือต่อยานพาหนะที่ขนส่งสินค้านั้น

การนำเข้า หรือ ส่งออก คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากความเสียหายใด ๆ หรือการก่อความเสียหายโดยการกระทำของรัฐบาล กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ของการนำเข้าส่งออก หรือตามธรรมเนียมปฏิบัติทางธุรกิจ หรือการบอยคอต (boycotts) หรือการดำเนินการอื่นหรือกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ใด ๆ

การบันทึกของผู้นำเข้า/ส่งออก คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการกระทำแต่เพียงผู้เดียวของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้นำเข้า/ส่งออกตามบันทึก

การประกันภัย คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการประกันภัยหรือพันธะ (surety bond advice) หรือการจัดการต่าง ๆ เว้นแต่ได้กระทำไปในขอบแห่งการบริการในฐานะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (international transportation specialist)

การกระทำโดยทุจริต โดยจงใจหรือโดยรู้ว่าจะเกิดผล คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นโดยการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยจงใจ หรือโดยที่สามารถคาดการณ์ได้ในมาตรฐานวิญญูชนว่าจะเกิดความเสียหาย แม้ว่าผลที่เกิดขึ้นจะแตกต่างจากเจตนาหรือการคาดการณ์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ก็ตาม

ข้อพิพาทด้านแรงงาน คือ ความเสียหายอันเนื่องมาจากข้อพิพาทแรงงาน การหยุดงาน หรือการก่อจลาจล

อันตรายจากนิวเคลียร์ คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากปฏิภานิวเคลียร์ หรือการปนเปื้อน หรืออันตรายจากนิวเคลียร์ประการอื่นใด

มลภาวะ คือ การเกิดมลพิษ การกล่าวอ้างว่าจะเกิดมลพิษหรือการคุกคามของมลพิษ หรือการก่อตัว การเก็บรักษา การคมนาคมขนส่ง การขนถ่าย การปล่อยของเสีย การปลดปล่อย การหนี การรั่วไหล การแพร่กระจาย การบำบัด การเคลื่อนย้ายหรือการกำจัดสารมีพิษต่อสิ่งแวดล้อม เว้นแต่ที่เกิดจากเหตุการณ์ปัจจุบันทันด่วน และอุบัติเหตุ และมีใช้การคาดหมายหรือตั้งใจของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทราบภายใน 72 ชั่วโมงหลังจากเกิดเหตุ และได้มีการรายงานถึงผู้รับประกันภัยภายใน 90 วันนับแต่เกิดเหตุ

นอกจากนี้ การประกันภัยนี้ยังไม่ครอบคลุมถึงความเสียหาย ค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจาก ค่าปรับ เบี้ยปรับ ค่าเสียหายใด ๆ รวมถึงค่าเสียหายที่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นแห่งค่าเสียหายในการชดเชยความเสียหายแก่สถานที่ หรือบริเวณที่ถูกใช้ทั้งหมด หรือแต่บางส่วน ในการรับมอบ – ส่งมอบ ขั้นตอน การดูแล การเก็บรักษา การกำจัด หรือทิ้งสารพิษต่าง ๆ ค่าใช้จ่ายในการประเมิน และ/หรือ การตรวจวัด และ/หรือ การควบคุมมลพิษต่าง ๆ ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย และ/หรือ การลบล้าง และ/หรือ การกำจัดมลพิษบนทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยหรือตลอดเวลาที่เช่าทรัพย์สินนั้นมา และ/หรือ เช่ามาโดยผู้เอาประกันภัย และ/หรือ ภายใต้การควบคุมของผู้เอาประกันภัย

ค่าเสียหายในเชิงลงโทษ คือ การเรียกร้องค่าเสียหายในเชิงที่เป็นการลงโทษ

อุปกรณ์ในการขนส่ง คือ การเรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมาจากที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นเจ้าของ บำรุงรักษาหรือใช้ยานพาหนะทุกประเภท

สินค้าพิเศษ สินค้าดังต่อไปนี้จะได้รับความคุ้มครองเป็นจำนวนสูงสุดไม่เกิน 10% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในความรับผิดต่อสินค้าหรือไม่เกิน 2,000,000 บาท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า : ยาสูบ หรือ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ, เบียร์ ไวน์ หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างอื่น, ขนสัตว์ หรือผลิตภัณฑ์จากขนสัตว์, งานศิลปะต้นฉบับ และสัตว์มีชีวิต

สงครามและปฏิบัติการทางทหาร คือ สงคราม การก่อความไม่สงบของกองกำลังติดอาวุธ สงครามกลางเมือง การใช้กำลังทหารในลักษณะคล้ายสงคราม การกบฏ การก่อจลาจล การใช้กำลัง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนหรือช่วยเหลือขณะหรือหลังจากนั้น รวมถึงการทำให้สถานการณ์เลวร้ายลงด้วย

การละเมิดโดยจงใจ คือ ข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการละเมิดกฎหมาย และข้อบังคับใด ๆ โดยจงใจ

การจำกัดความรับผิด

หลักเกณฑ์ทั่วไป

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งของบริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งสอง Program กำหนดประเภทของข้อจำกัดความรับผิดไว้หลายประเภท ได้แก่

1. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมซึ่งเป็นวงเงินความรับผิดทั้งหมดที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดตามสัญญาขนส่งต้องเนื่องหลายรูปแบบแต่ละฉบับ (มีเฉพาะกรมธรรม์ Program I เท่านั้น)

2. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องแต่ละครั้ง

(1) ความรับผิดในสินค้า (Cargo Liability)

(2) ความรับผิดในพิธีการศุลกากร (Custom Liability)

(3) ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) (มีเฉพาะกรมธรรม์ Program II เท่านั้น)

(4) ความรับผิดในความประมาทเลินเล่อ และละเลย (Error & Omissions)

3. จำนวนจำกัดความรับผิดกรณีการจ่ายเงินประเภทอื่น ๆ

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ตลอดระยะเวลาคุ้มครองจะจำกัดด้วยจำนวนตามข้อจำกัดความรับผิดรวม (Total Aggregate Limitation) ตาม Program I กล่าวคือ จำนวนสูงสุดที่จะจ่ายสำหรับทุกข้อเรียกร้องและการชดเชยในความ

เสียหายตลอดระยะเวลาคุ้มครองเป็นจำนวน 50,000,000 บาท ดังนั้น ในกรณีที่ได้มีการชดใช้กัน ในบางส่วนจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้จำนวนจำกัดความรับผิดโดยรวมลดลงบ้างแต่ ยังไม่หมดไป ผู้รับประกันภัยจะยังชดใช้ตามข้อเรียกร้อง และการชดเชยความเสียหายครั้งอื่น ๆ ที่ เกิดขึ้นตามมาอีกในจำนวนที่เหลืออยู่เท่านั้น หากผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับ ประโยชน์ตามกรมธรรม์จนครบ 50,000,000 บาทตามข้อจำกัดความรับผิดแล้ว ผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแทนตนได้อีก เพราะสัญญาประกันภัยเป็น อันสิ้นสุดลง และผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นความรับผิดตามสัญญาประกันภัยแล้ว ส่วนกรมธรรม์ Program II ไม่มีข้อจำกัดความรับผิดรวมดังกล่าว ผู้รับประกันภัยจึงผูกพันชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้กับผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ตลอดระยะเวลาคุ้มครอง

นอกจากข้อจำกัดความรับผิดรวมแล้วกรมธรรม์ยังกำหนดข้อจำกัดความรับผิดใน แต่ละกรณี ได้แก่ ความรับผิดในสินค้า, พิธีการศุลกากร, ประมาทเลินเล่อและละเลย และความรั บผิดต่อบุคคลภายนอก (ซึ่งมีเฉพาะกรมธรรม์ Program II เท่านั้น) ดังนั้น แม้ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ Program II จะสามารถใช้สิทธิ เรียกร้องกับผู้รับประกันภัยให้รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อเกิดความเสียหายตลอดระยะเวลา คุ้มครองตามกรมธรรม์โดยไม่มีข้อจำกัดก็ตาม แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นไม่ สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเกินไปกว่าข้อจำกัดความรับผิดในแต่ละกรณีตามประเภทแห่งความ เสียหาย

อนึ่ง หลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนจะคำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ กำหนดในหนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์

ความรับผิดส่วนแรก (Deductible)

เงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย แบ่งเป็น 2 กรณี คือ

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง"(TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY Program I และ II), เงื่อนไข (Condition, หลักเกณฑ์อัตราแลกเปลี่ยน (Currency Provision) , ใน ภาคผนวก ข และ ค.

1) Franchise Clause คือ กรณีที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่ากับหรือเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด โดยผู้รับประกันภัยจะชดใช้ตั้งแต่บาทแรกที่เสียหาย

2) Deductible Clause คือ กรณีที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด โดยชดใช้ตั้งแต่บาทแรกที่เกินจากเกณฑ์ที่กำหนด

กรณีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้ง 2 Program มีเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบ Deductible กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยกำหนดเกณฑ์จำนวนความเสียหายในส่วนแรกที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบชดใช้ในข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอง และเมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนดังกล่าวแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถใช้สิทธิเรียกคืนจำนวนดังกล่าวคืนจากผู้รับประกันภัยได้ ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเมื่อจำนวนความเสียหายเกินกว่าจำนวนดังกล่าว ซึ่งจำนวนความรับผิดส่วนแรกจะกำหนดเป็นรายการซึ่ง Program I และ II กำหนดไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ

Program I กำหนดความรับผิดส่วนแรก ดังนี้

ความรับผิดในสินค้า (Cargo Liability) : 10,000 บาท สินค้าทั่วไป และ 40,000 บาท สำหรับสินค้าอันตราย

ความรับผิดในค่าพิธีการศุลกากร (Custom Liability) : 10,000 บาท

ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) : ไม่คุ้มครอง (N/A)

ความรับผิดประมาทเลินเล่อและละเลย (Error & Omissions) : 40,000 บาท

Program II กำหนดส่วนลดการจำกัดความรับผิด ดังนี้

ความรับผิดในสินค้า (Cargo Liability) : 30,000 บาทต่อกรณี (จำนวนนี้จะบังคับใช้กับทุกข้อเรียกร้องยกเว้นกรณีความเสียหายอันเนื่องมาจากการควบคุมอุณหภูมิสินค้า, สินค้าอันตราย, สัตว์มีชีวิต และอัญมณี ซึ่งจะกำหนดความรับผิดส่วนแรกเป็นจำนวน 10% แต่ไม่น้อยกว่า 100,000 บาท)

ความรับผิดในค่าพิธีการศุลกากร (Custom Liability) : 30,000 บาทต่อกรณี

ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) : 30,000 บาทต่อกรณี

ความรับผิดประมาทเลินเล่อและละเลย (Error & Omissions) : 100,000 บาทต่อกรณี และสำหรับค่าปรับพิธีการศุลกากรและเบี้ยปรับเป็นจำนวน 30,000 บาทต่อกรณี

การชดใช้ในกรณีอื่น

ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดจากข้อเรียกร้องใด ๆ ที่ได้ดำเนินการตรวจสอบ หรือได้เจรจาตกลงยุติข้อเรียกร้องหรือกรณีที่ได้มีการต่อสู้คดีซึ่งได้ฟ้องร้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ใน

- ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยได้ก่อขึ้น

เงินวงศาลในการอุทธรณ์ แต่เพียงเท่าที่จำนวนเหลืออยู่ภายใต้กรรมธรรม์

ค่าใช้จ่ายอันสมเหตุสมผลที่เกิดขึ้นจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ช่วยผู้รับประกันภัยในการสอบสวน หรือโต้แย้งข้อเรียกร้อง หรือการฟ้องร้อง หรือการปฏิบัติตามสิทธิในการทำหน้าที่ในคดีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้เข้าเป็นคู่ความ หรือที่ผู้รับประกันภัยไม่ได้เข้าสิทธิในการโต้แย้ง แต่ผู้รับประกันภัยจะไม่จ่ายสำหรับความเสียหายจากการดำเนินการนั้น ๆ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จะไม่รวมถึงการจ่ายเงินตอบแทนที่ไม่เกี่ยวข้องต่อข้อเรียกร้องหรือค่าใช้จ่ายในการจัดการใด ๆ ผู้รับประกันภัยจะไม่จ่ายในค่าใช้จ่ายใด ๆ เว้นแต่ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปโดยมีการอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรโดยผู้รับประกันภัย

ค่าธรรมเนียมหรือภาษีที่เกิดจากการฟ้องร้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ข้อตกลงในประโยชน์ตอบแทนก่อนมีคำวินิจฉัยของศาล ในคดีที่ฟ้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องจ่ายตามสัญญาประกันภัย หากผู้รับประกันภัยได้ทำข้อเสนอที่จะจ่ายโดยอยู่ภายใต้ข้อกำหนดการประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะไม่จ่ายในข้อตกลงก่อนมีคำวินิจฉัยใด ๆ ภายหลังจากที่ได้เสนอข้อเรียกร้องนั้น ๆ อีก

ดอกเบี้ยทั้งหมดตามคำพิพากษาที่เพิ่มขึ้นภายหลังที่มีคำพิพากษานั้น และก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะจ่าย เสนอว่าจะจ่าย หรือที่ได้วางไว้แก่ศาลตามคำพิพากษานั้น ๆ จะอยู่ภายใต้ข้อจำกัดการประกันภัย

อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีต่อไปนี้จะจำกัดไม่เกิน 1,000,000 บาทต่อความรับผิดทั้งหมดของกรมธรรม์ในแต่ละปี

(ก) สินค้าที่ไม่มีผู้รับ

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการล้มเหลวโดยผู้รับตราส่งไม่รับมอบของหรือไม่เคลื่อนย้ายของจากสถานที่ส่งมอบโดยหักค่าใช้จ่ายดังนี้ :

- ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องจ่ายอยู่แล้วในกรณีทั่วไป
- เงินได้จากการขายสินค้านั้น
- จำนวนเงินที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถเรียกร้องจากบุคคลอื่น

(ข) การทำให้การขนส่งเสร็จสิ้น

ค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำต้องใช้จ่ายเพื่อให้การปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งเสร็จสมบูรณ์ ณ สถานที่ส่งมอบ เนื่องจากบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าวไม่ปฏิบัติชำระหนี้ของตนต่อบุคคลภายนอก

(ค) ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินค้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

(ง) การกักพืช และการชำระล้าง ฆ่าเชื้อโรค (รวมถึง การรมควัน) เนื่องจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นซึ่งมิใช่กรณีตามปกติของการขนส่ง

ทั้งนี้ ค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไปจะถูกนำไปหักออกจากวงเงินจำกัดความรับผิดของการประกันภัย

5. เงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้อง

เมื่อเกิดข้อเรียกร้องอันเนื่องมาจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องซึ่งเสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดย

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดำเนินการแจ้งเป็นหนังสือไปยังผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถึงกระทำประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือละเลยนั้น และให้ถือว่าผู้รับประกันภัยทราบถึงการได้แจ้งและหนังสือแจ้งข้อเรียกร้อง ทั้งนี้ ข้อความตามหนังสือแจ้งข้อเรียกร้องให้ระบุถึงข้อความดังต่อไปนี้ด้วย :

1. สถานที่ และเวลาที่เกิดความประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือละเว้น และเกิดได้อย่างไร
2. ชื่อและที่อยู่ของผู้มีสิทธิเรียกร้อง ทุกคนหรือพยาน (ถ้ามี)
3. สภาพแวดล้อม และสถานที่เกิดการกระทำประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือการละเว้น
4. ผู้เอาประกัน (ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ผู้ขนส่ง) ที่เกี่ยวข้อง
5. สิ่งที่เกิดขึ้น หรือไม่เกิดขึ้นอันเป็นฐานแห่งสิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
6. สำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับก่อนเกิดเหตุการณ์ประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือการละเลย

เมื่อเกิดข้อเรียกร้องขึ้นหรือได้มีการดำเนินคดีฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องทำการบันทึกและระบุถึงวันที่ได้รับข้อเรียกร้องหรือคดีที่ถูกฟ้องร้อง และแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยเร็วที่สุด โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ขนส่งทุกรายที่เกี่ยวข้องต้องส่งสำเนาเอกสารต่างที่เกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้องหรือการดำเนินคดีดังกล่าวให้แก่ผู้รับประกันภัยพร้อมทั้งมอบอำนาจให้แก่ผู้รับประกันภัยในการบันทึก และเข้าถึงข้อมูลอื่น ๆ ตลอดจนให้ความร่วมมือกับผู้รับประกันภัยในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องข้อเรียกร้องหรือข้อโต้แย้งในคดีที่ฟ้องร้อง และหากถูกร้องขอ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องช่วยเหลือผู้รับประกันภัย เพื่อให้ได้แจ้งบุคคลหรือองค์กรใด ๆ ที่อาจมีความรับผิดชอบต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อันเกี่ยวข้องกับการประกันภัยนี้ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรักษาความลับเกี่ยวกับการกระทำประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือการละเลยของตนไว้อย่างเคร่งครัด เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดให้ต้องเปิดเผย หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ปรึกษากับทนายถึงการ

กระทำประมาทเลินเล่อ ความผิดพลาด หรือการละเลยแล้วผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงจะเปิดเผยการกระทำดังกล่าวได้ และข้อบังคับการปิดเป็นความลับนี้จะใช้บังคับเฉพาะกับหน่วยที่ปรึกษานั้นต่อไป

นอกจากนี้ กรมธรรม์ยังกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยตรงหลายประการ อาทิเช่น หลักเกณฑ์เงื่อนไขการเรียกร้อง ซึ่งกำหนดให้มีการโอนไปโดยการสลักหลังเป็นลายลักษณ์อักษรโดยผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนผู้มีอำนาจ และข้อความที่ไม่มีผลบังคับจะเสียไปเฉพาะส่วนและข้อความกรมธรรม์ในส่วนอื่นนั้นยังคงมีผลใช้บังคับโดยสมบูรณ์ต่อไป หรือการโอนไปซึ่งสิทธิ หน้าที่ การเยียวยา การชดเชยคืน ซึ่งกำหนดให้สิทธิ หน้าที่ ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้กรมธรรม์จะสามารถโอนไปยังบุคคลอื่นได้ก็ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันเท่านั้น และกรมธรรม์ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้รับประกันภัยเมื่อถูกร้องขอในการดำเนินการต่าง ๆ ตามสัญญาประกันภัยด้วย และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้มีสิทธิเรียกร้อง และได้พิสูจน์ว่ามีการชดเชยไปจริงผู้รับประกันภัยจึงจะชดเชยคืนให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่อไป แต่โดยทั่วไปแล้วผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ชดเชยโดยตรงแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง, หรือหลักเกณฑ์การตรวจสอบและสำรวจความเสียหาย ตลอดจนการดำเนินการใช้เรียกร้องต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น กรณีลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลผู้กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งมิใช่การดำเนินการในทางที่จ้างหรือตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น นอกจากนี้ หากมีการทำประกันภัยความรับผิดกับผู้รับประกันภัยรายอื่น ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นนั้นชดเชยในความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนแล้วจึงค่อยมาเรียกเอาจากบริษัท ชำบป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัดต่อไป นอกจากนี้ กรมธรรม์ยังกล่าวถึงการยกเลิกกรมธรรม์ และอาณาเขตใช้บังคับกรมธรรม์ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถยกเลิกกรมธรรม์นี้ได้ตลอดเวลาโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้รับประกันภัยและในกรณีกลับกันด้วย และให้มีผลเป็นการยกเลิกกรมธรรม์นับแต่ได้คืนกรมธรรม์ หรือภายใน 30 วันนับแต่ผู้รับประกันภัยได้บอกยกเลิกกรมธรรม์แล้วแต่กรณี ส่วนอาณาเขตใช้บังคับกรมธรรม์นี้ครอบคลุมในทุกประเทศที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายที่ทำประกันภัยความรับผิดนี้ผ่าน เว้นแต่เป็นรัฐที่รัฐบาลสหรัฐไม่อนุญาตให้ผู้รับประกันภัยให้บริการในการประกันภัย และกรมธรรม์นี้จะมีผลบังคับแม้ในเขตต้องห้ามในกรณีที่ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถูก

ฟ้องดำเนินคดีหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ทำการประนีประนอมยอมความที่ผู้รับประกันภัย
ได้ให้ความยินยอมไว้

4.1.2 กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่
ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยเป็นรูปแบบกรมธรรม์ที่กรมการประกันภัยออกมาเพื่อ
ใช้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการประกันภัยความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบ พ.ศ. 2548 ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประกอบกิจการในประเทศไทย
ไทยที่ไม่ได้ใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้รับประกันภัยรายอื่น หรือผู้ประกอบการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีได้เป็นสมาชิกของ TIFA กรมธรรม์นี้เป็นเพียงการวางรูปแบบกรมธรรม์
ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนเงื่อนไขต่าง ๆ อาทิเช่น จำนวนเบี้ยประกัน ระยะเวลาคุ้มครอง หรือ
อัตราค่าชดเชย ฯลฯ คู่สัญญาจะต้องทำความเข้าใจและระบุลงในกรมธรรม์ต่อไป ซึ่งกรมการ
ประกันภัยกำหนดรูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพียงรูปแบบเดียว และเปิดโอกาสให้
คู่สัญญาทำการตกลงในรายละเอียดเป็นรายกรณีไป

หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของ
กรมการประกันภัยประกอบด้วยหลักเกณฑ์หลายส่วน ซึ่งส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์
ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นเงื่อนไขความรับผิดของผู้รับ
ประกันภัย ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของการศึกษานี้ ได้แก่

ผู้เกี่ยวข้องในกรมธรรม์

ผู้รับประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่
ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยไม่ได้กำหนดตัวผู้รับประกันภัย เพราะกรมธรรม์นี้เป็น
เพียงรูปแบบกรมธรรม์เพื่อใช้เป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะ
นำไปทำสัญญาประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้รับประกันภัย
ต่อไปเท่านั้น ดังนั้น ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์จะเป็นผู้รับประกันภัยที่ผู้ประกอบการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกที่จะทำสัญญาประกันภัยด้วยนั่นเอง

ผู้เอาประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยนี้กำหนดแยกประเภทผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เข้าทำสัญญาประกันภัยความรับผิดเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

(1) "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยที่ปรากฏชื่อในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและรับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่ร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

(2) "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างประเทศ" หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ระบุชื่อไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้จดทะเบียนการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ให้ผู้เอาประกันภัยเป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง ตลอดจนผู้เสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. เงื่อนไขความคุ้มครอง

กรมธรรม์นี้ให้ความคุ้มครองแยกตามประเภทของผู้เอาประกันภัย กล่าวคือ

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ", คำจำกัดความ, ในภาคผนวก ง.

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ", หมวด 1 สัญญาความคุ้มครอง, ในภาคผนวก ง.

(1) ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำของของที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนความรับผิดที่เกิดขึ้นจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และบุคคลอื่น ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลเหล่านี้ ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบเขตแห่งอำนาจการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

(2) ความรับผิดในฐานะตัวแทนในราชอาณาจักรของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างประเทศ สำหรับความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากการผิดสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือการทำละเมิดเกี่ยวกับของที่รับขน ซึ่งความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำได้เกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบหรือความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรรมธรรมีนี้ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำในของที่รับขนในเวลาที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามจำนวนจำกัดความรับผิดและภายใต้เงื่อนไข ช้อยกเว้น ตลอดจนเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลัง ทั้งนี้ จะชดใช้ตามจำนวนเงินที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือตามความตกลงที่มีผลใช้บังคับตามกฎหมาย ซึ่งจะชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องโดยตรง

ช้อยกเว้นความรับผิด

ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากมีการตกลงยกเว้นความรับผิดเป็นลายลักษณ์อักษรในไว้เป็นอย่างอื่น หรือมีเอกสารแนบท้าย หรือใบสลักหลังกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิด ซึ่งการประกันภัยตามกรรมธรรมีประกันภัยความรับผิดนี้ไม่คุ้มครองถึง

โปรดดู "กรรมธรรมีประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ", หมวด 2 ช้อยกเว้น, ในภาคผนวก ง.

1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าของของที่รับขนอันมี
สาเหตุมาจาก

เหตุสุดวิสัย

การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือ
ตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่
เพียงพอซึ่งการกระทำโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง
ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น

การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจำ การผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องใน
ด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ

ความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบชก้าของของที่รับขนในระหว่างการ
ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายในซึ่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการ
เดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง
หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิด หรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้
ขนส่ง

หากว่าความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบชก้าตาม (ก) และ (ข) ของ
ข้อนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนหรือผู้ขนส่งได้กระทำการที่ควรจะต้อง
กระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้วเมื่อเริ่มต้น
การเดินทาง

1.8 ความบกพร่องหรือความผิดพลาดในเอกสารหรือคำสั่ง
เกี่ยวกับของที่รับขน ซึ่งผู้ตราส่งได้มอบให้ไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

1.9 การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ การที่น้ำหนักหรือปริมาณสูญหายตามธรรมชาติของของที่รับขน

1.10 การกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายของบุคคลใดก็ตามที่มีใหลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งหรือของที่รับขนถูกทำลายหรือเสียหาย

1.11 การส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นที่มีใหลูกจ้างหรือผู้มีสิทธิรับของหรือการส่งมอบของที่มีใหลูกจ้างปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งมอบของ

1.12 การขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยที่ผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.13 การที่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเสื่อมสภาพหรือไม่เหมาะสมแก่การใช้งานหรือบรรทุกเกินขนาดน้ำหนักบรรทุกหรือลากจูงเกินขนาดที่ยานพาหนะเหล่านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยหรือบรรทุกผิดหลักการจัดระวางหรือการลากจูงที่ผิดหลักการขนส่งที่ปลอดภัยหรือไม่มีสิ่งป้องกันความเสียหายของของที่รับขน ซึ่งจำเป็นต้องมีตามปกติในการขนส่ง

1.14 การที่ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติดให้โทษ หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

2. การขนส่งทรัพย์สินต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องทราบแล้วก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดแจ้งลักษณะทรัพย์สินนั้นไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงโดยชัดแจ้งที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

เงินแท่ง เงินรูปพรรณ ทองคำแท่ง ทองคำรูปพรรณ อัญมณี หรือของมีค่าอย่างอื่น

เงินตรา ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ หรือประทวนสินค้า

ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติด

ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วมด้วย

3. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าอันมีสาเหตุมาจาก หรือสืบเนื่องมาจากสงครามไม่ว่าจะมีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การรัฐประหาร การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล การแข็งข้อหรือการต่อสู้ของประชาชน การประกาศกฎอัยการศึกและการใช้อำนาจของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด หรืออาวุธสงครามอื่นใด

4. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้า อันมีสาเหตุมาจาก หรือสืบเนื่องมาจากการแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของ กัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดจากการระเบิดใน กระบวนการนิวเคลียร์ได้

5. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้า ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรรมธรรม์ ประกันภัยหรือความคุ้มครองตามการประกันภัยอื่นใด

6. ความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือความเสียหายของของที่รับขน เช่น การสูญเสียตลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและ สายการผลิต การเสียโอกาสในการใช้งาน เป็นต้น

7. ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในค่าเสียหายและการ เรียกร้องจากการส่งมอบชก้า (delay) เว้นแต่ได้ตกลงกันไว้อย่างชัดแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรกับ ผู้ตราส่งโดยระบุไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศได้ยอมรับในผลจากการส่งมอบชก้า

8. ความเสียหายทั่วไป (General Average) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) และค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Charges)

9. ค่าใช้จ่ายในการจำกัดและขนย้ายวัตถุอันตรายตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 หรือซากของวัตถุดังกล่าว

10. ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย และการเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือ ภาวะมลพิษ

นอกจากนี้ ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในข้อตกลงใด ๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้ทำการประนีประนอมยอมความหรือสมยอมกับบุคคลใด เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบ จากผู้รับประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน และหากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องจงใจหรือเจตนาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในการดำเนินการด้วยความรวดเร็วโดยควรอัน จำเป็นเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหาย และแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยและรวบรวม หลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวินาศภัยตามที่ผู้รับประกันภัยร้องขอ ผู้รับประกันภัยอาจไม่ชดใช้ค่า สิ้นใหม่ทดแทนแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของกรมการ ประกันภัยนั้นนอกจากจะกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วยังกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่าง ๆ ด้วย ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นจากกรณีดังกล่าวผู้รับประกันภัยไม่ ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะนอกจากสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้แล้ว ยังสามารถอ้างข้อยกเว้นความ รับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนี้โดยถือว่าเป็นการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่าง คู่สัญญาอีกด้วย

นอกจากนี้ กรณีความเสียหายอันเนื่องมาจากการส่งมอบซั๊กซ่า ซึ่งตาม พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะ รับมอบของว่า หากมีการส่งมอบซั๊กซ่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบ ในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบ ในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ ซึ่งทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าว ด้วย ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษร รับผิดชอบในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการส่งมอบซั๊กซ่าแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ในผลนั้นเช่นเดียวกัน ไม่สามารถอ้างหลักเกณฑ์ยกเว้นความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ เพราะผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในความรับผิดชอบของ

¹ โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ", หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป ข้อ 4 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน , ในภาคผนวก ง.

ทดแทนเพื่อการส่งมอบชั้ซ้ำต่อการเรียกร้องแต่ละครั้ง และต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ใบตราส่งซึ่งไม่มีกำหนดเป็นการเฉพาะในกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งแทน ทั้งนี้ กรรมธรรม์ประกันภัยโดยไม่มีกำหนดจำนวนข้อจำกัดความรับผิดตายตัวอย่างเช่นกรณีของกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง โดยเปิดโอกาสให้คู่สัญญาทำการตกลงเงื่อนไขดังกล่าวระหว่างกันเองต่อไป

เนื่องจากการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในช่วงเวลาหนึ่ง (Time Policy) โดยทั่วไประยะเวลาประกันภัยตามกรรมธรรม์คือ 1 ปี ซึ่งในระยะเวลาอันนั้นอาจมีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้รับประกันภัยต้องรับเสี่ยงภัยมากกว่า 1 ครั้งในระยะเวลาคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยดังกล่าว ดังนั้น หากมีการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดในแต่ละครั้งของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งจำกัดตามจำนวนดังกล่าว แต่ในกรณีที่เกิดความเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือความเสียหายอื่นใดจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ขึ้นอีก ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีหลังเท่ากับจำนวนจำกัดความรับผิดในแต่ละกรณี แต่ทั้งนี้หากจำนวนจำกัดความรับผิดรวมที่เหลืออยู่ไม่ครอบคลุมจำนวนจำกัดความรับผิดในแต่ละกรณีแล้ว ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเพียงเท่าจำนวนที่เหลืออยู่ตามจำนวนจำกัดความรับผิดรวมเท่านั้น

อนึ่ง หลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีสูญหาย เสียหาย และส่งมอบชั้ซ้ำจะคำนวณตามราคาที่จะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้คำนวณตามราคาที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติไว้เพื่อคำนวณราคาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องจะต้องรับผิดชอบ แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ ซึ่งในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับประโยชน์จากซากของที่รับขนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้ตามกรรมธรรม์จะถูกหักด้วยมูลค่าซากก่อน ส่วนการคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีส่งมอบชั้ซ้ำที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามกฎหมายได้ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่า

สินไหมทดแทนความเสียหายในกรณีดังกล่าวไม่เกินกว่าจำนวนเงินเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง หรือไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยแล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า

ความรับผิดส่วนแรก

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กำหนดจำนวนเงินส่วนแรกที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเองในความเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกินไปกว่าจำนวนดังกล่าวและความเสียหายนั้นไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นความรับผิดหรือเป็นมูลคดีที่อาจได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงจะเข้าชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงินที่เกินนั้นแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องต่อไปเช่นเดียวกันกับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชดใช้เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีดังกล่าว หรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย^๑ และหากความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินความรับผิดในส่วนแรกแล้วเมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปจะไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชดใช้ไปคืน

การชดใช้ในกรณีอื่น

นอกจากผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ในกรณีที่ต้องชดใช้) ซึ่งมีใช้กรณีที่เข้าข้อยกเว้นความรับผิดแล้ว กรมธรรม์ยังกำหนดเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีอื่น ๆ ด้วย กล่าวคือ

(1) กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถูกดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากสัญญาขนส่งต่อเนื่อง ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเข้าดำเนินการต่าง ๆ

^๑ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28.

^๒ โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง", หมวด 2 ข้อยกเว้น, ข้อ 4, ในภาคผนวก ง.

โดยผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองค่าทนายความที่เกิดขึ้นในการต่อสู้คดีตามจำนวนที่ผู้รับประกันภัยเห็นชอบ โดยมีเงื่อนไขว่าทนายความผู้ต่อสู้คดีแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยหรือเป็นบุคคลที่ผู้รับประกันภัยกำหนด โดยผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในค่าทนายความดังกล่าว ค่าฤชาธรรมเนียมและหนี้ตามคำพิพากษาทั้งสิ้นเพียงเท่าที่จำกัดตามข้อจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุในกรมธรรม์

(2) กรณีที่ควรจะต้องดำเนินการด้วยความรวดเร็วเท่าที่จำเป็น และอยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถกระทำหรือควบคุมได้หรือตามที่ผู้รับประกันภัยเรียกร้องให้กระทำ เพื่อป้องกันหรือช่วยลดความเสียหายหรือสูญเสียที่เกิดขึ้น หรือเพื่อดำเนินการรักษาสินทรัพย์ หรือใช้สิทธิทั้งหลายที่มีต่อผู้ขนส่งทอดอื่น ๆ หรือบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามสมควรจากการดำเนินการนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายต่าง ๆ จากกรณีดังกล่าวที่เกินจากจำนวนค่าเสียหายในส่วนแรกของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเองคืนจากผู้รับประกันภัยได้ ทั้งนี้ผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบเกินไปกว่าข้อจำกัดความรับผิดในแต่ละกรณีและไม่เกินไปกว่าจำนวนความรับผิดรวมตามที่ระบุในกรมธรรม์

5. เงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้อง

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยไม่ได้กำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้มีสิทธิเรียกร้องว่าต้องเริ่มดำเนินการเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดเวลาใดหรือต้องแจ้งถึงรายละเอียดแห่งข้อเรียกร้องอย่างไร คงกำหนดเพียงการใช้สิทธิเรียกร้องโดยกระบวนการพิจารณาอนุญาตตุลาการและศาลเท่านั้น โดยกำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้อง ดังนี้

(1) เมื่อเกิดกรณีที่มีข้อพิพาทข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้รับ

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง", หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป, ข้อ 3.1 ในภาคผนวก ง.

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ", หมวด 2 ข้อยกเว้น, ข้อ 10-11 ในภาคผนวก ง.

ประกันภัยและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการ ผู้รับประกันภัยตกลงยินยอม และให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับ กรรมการประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

(2) ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันสิ้นสุดลงในทุกกรณี หากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรรมการประกันภัยยังกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยตรงหลายประการในหมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป อาทิเช่น ระยะเวลาประกันภัยที่กำหนดให้เป็นไปตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ หรือสิ้นสุดเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือบริษัทได้ยอมรับเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนี้ ซึ่งมีจำนวนเต็มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนี้ แล้วแต่ว่าเวลาใดจะถึงกำหนดก่อน ซึ่งจะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนี้จะสิ้นผลบังคับ ขอบเขตและเส้นทางการขนส่งที่กำหนดว่าในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงขอบเขตและเส้นทางการขนส่งตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษร บริษัทจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้น การผิดข้อรับรอง ว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องปฏิบัติตามข้อรับรองตามกรมธรรม์อย่างเคร่งครัด ซึ่งหากผิดข้อรับรองดังกล่าวผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยทันที การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยหรือข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญเพื่อประเมินความเสี่ยงภัยหรือกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวมีผลให้ผู้รับประกันภัยทรงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยภายในกำหนดเวลาหนึ่งเดือนนับแต่ทราบถึงเหตุแห่งการบอกล้าง การแจ้งรายละเอียดข้อมูลของผู้เอาประกันภัยทุกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน การปรับปรุงเบี้ยประกันภัย การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง", หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป, ในภาคผนวก ง.

4.2 บทวิเคราะห์กรรมธรรมในหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และการบังคับใช้กรรมธรรมในระบบการขนส่งของประเทศไทย

หลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทยมีลักษณะเป็นการประกันภัยค้ำจุน เพราะเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเข้าทำสัญญาประกันภัยเพื่อประกันความรับผิดของตนเอง ดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและความเสี่ยงอื่นใดอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้รับประกันภัย โดยให้ผู้รับประกันภัยเข้าเสี่ยงภัยและรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในกรณีที่เกิดความเสียหายอันเนื่องจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องขึ้น ดังนั้น การพิจารณาลิทธิหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องตามสัญญาประกันภัยตลอดจนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจึงอาจปรับได้ตามหลักเกณฑ์การประกันภัยค้ำจุนประกอบวิธีเฉพาะการประกันภัยในการรับขน (ในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่รับขน)

4.2.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้รับประกันภัย

กรรมธรรมประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA และกรรมธรรมประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยกรมการประกันภัยกำหนดหลักเกณฑ์ซึ่งเกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้รับประกันภัยไว้หลายประการสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

4.2.1.1 ขอบเขตความรับผิด

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ หรือกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเทศต่าง ๆ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบของนั้น ตลอดจนความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิด) อันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลผู้กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย ซึ่งการกำหนดขอบเขต

ความรับผิดของกรรมธรรม์ทั้งสองนั้นสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในระดับหนึ่ง กล่าวคือ กรรมธรรม์ทั้งสองฉบับ กำหนดเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยว่าจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนในการสูญหาย เสียหายของของขณะที่อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย เพื่อดำเนินการขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีละเมิดรวมถึงกรณีความเสียหายทางการเงินอันเนื่องมาจากการส่งมอบ ชักช้าหากได้มีการตกลงโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนที่จะเข้ารับมอบของ ด้วย ตามที่ได้ระบุในเอกสารการขนส่งต่าง ๆ เช่น FBL หรือ Air Waybill เป็นต้น นอกจากนี้ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ยังได้ กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดต่อความเสียหายในชีวิตและร่างกายของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือผู้เสียหายไม่ว่าความเสียหายดังกล่าวจะเกิดขึ้นตามสัญญาหรือละเมิดหากได้มีการตกลงและ กำหนดไว้ในกรรมธรรม์

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตในขอบเขตความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับหลักเกณฑ์ การประกันภัยค้ำจุนและวิธีเฉพาะการประกันภัยในการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดชัดเจนให้สิทธิแก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยที่จะสามารถยกเว้นความรับผิด และจำกัดความรับผิดในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น กรณีที่ความ สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า (ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิด) เกิดขึ้นจากความผิดของผู้ตราส่งหรือเหตุสุดวิสัย เป็นต้น โดยกรณีดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่งผลให้ผู้รับประกันภัยซึ่งต้อง รับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายตามกฎหมายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิดดังกล่าวนั้น เพื่อปฏิเสธการ

โปรดดู “กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง” (TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY Program I,II), ขอบเขตความคุ้มครอง (Coverage) , ความรับผิดต่อสินค้า (Cargo Liability) และ ข้อยกเว้น (Extensions) ข้อความผิดพลาดและการละเลย (Errors & Omissions) ข้อ iii, ใน ภาคผนวก ข และ ค.

ชดใช้หรือจำกัดจำนวนค่าสินไหมทดแทนได้เช่นเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะผู้รับประกันภัยค้ำจุนมีความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยให้กับผู้ที่ต้องเสียหาย³² ดังนั้น เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ใช้บริการอย่างไรแล้ว ผู้รับประกันภัยซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในความรับผิดชอบตามกฎหมายจึงมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเช่นกันนั่นเอง ส่วนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องโดยผู้รับประกันภัยต้องพิจารณาเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์รับประกันภัยความรับผิดชอบว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่รับผิดชอบหรือชดเชยเว้นความรับผิดชอบหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบอย่างไร เพราะอาจมีการระบุกำหนดเงื่อนไขการชดใช้ไว้เป็นการเฉพาะในกรมธรรม์ประกอบด้วย ซึ่งหากมีการระบุหน้าที่หรือชดเชยเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบเป็นอย่างอื่น คือ มิใช่กรณีที่ผู้รับประกันภัยยินยอมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปราศจากเงื่อนไขที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยค้ำจุนต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยค้ำจุนจะเป็นไปตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในกรมธรรม์รับประกันภัยความรับผิดชอบนั้น ซึ่งหากเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยค้ำจุนไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับ

³² ศาสตราจารย์ไชยยศ เหมะรัชตะ, หมายความว่าด้วยประกันภัย, หน้า 292-293 "วินาศภัยที่ผู้รับประกันภัยค้ำจุนต้องรับผิดชอบ ได้แก่ ความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบในวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่น ซึ่งอาจเกิดจากมูลหนี้ใด ๆ ตามกฎหมาย" และ "ความหมายของการรับประกันภัยค้ำจุนน่าจะหมายถึงการเอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันแก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายและเป็นเจ้านั้นในมูลหนี้นั้นให้ได้รับชำระหนี้จากผู้รับประกันภัยเพิ่มขึ้นอีกคนหนึ่ง เมื่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นลูกหนี้ชั้นต้นไม่ชำระ ไม่พอชำระ หรือเจ้านั้นไม่ประสงค์จะติดตามเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระก็อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระได้ สัญญาประกันภัยค้ำจุนจึงเป็นการค้ำจุนให้บุคคลภายนอกได้รับชำระหนี้ตามกฎหมายจากผู้รับประกันภัยเพิ่มจากลูกหนี้ชั้นต้นอีกคนหนึ่ง"

คำพิพากษาฎีกาที่ 621/2527 "เงื่อนไขว่าผู้เอาประกันภัยต้องไม่ตกลงยินยอมให้แก่บุคคลใดโดยมิได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยถือเป็นเงื่อนไขแห่งสัญญามิใช่บังคับระหว่างคู่สัญญา การที่ผู้เอาประกันภัยให้ความยินยอมแก่บุคคลภายนอกโดยมิได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อนผู้รับประกันภัยจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้กระทำไปโดยปราศจากความยินยอมดังกล่าว" ประกอบ คำพิพากษาฎีกาที่ 3097-3101/2527

ผู้เสียหายแล้วผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นต้องรับผิดชอบในฐานะคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในจำนวนค่าเสียหายที่ยังขาดอยู่นั้นต่อไปตามที่กฎหมายกำหนด

ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นบริษัทขนาดใหญ่และมีอำนาจต่อรองเหนือกว่า ผู้ให้บริการอาจสามารถระบุในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าจะจำกัดความรับผิดชอบของตน ในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งในส่วนที่เป็นรายละเอียดเงื่อนไขการชดใช้และจำนวนความรับผิดไว้เช่นเดียวกันกับผู้รับประกันภัยได้ระบุว่าจะชดใช้ตามสัญญาประกันภัยค้ำจนเท่านั้นได้เพราะในขณะนั้นไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้ข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นโมฆะเหมือนเช่นที่ได้มีการกำหนดในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ดังนั้น แม้เป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในส่วนที่เกินนั้นในฐานะคู่สัญญาขนส่งก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจำนวนที่เกินดังกล่าวให้กับผู้เสียหายอันเนื่องมาจากเงื่อนไขการจำกัดความรับผิดดังกล่าวนั่นเอง ทำให้เมื่อเกิดข้อพิพาทว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผู้เสียหายจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับผลกระทบโดยอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างเป็นธรรมรวมถึงอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่งผลให้การดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศผู้ให้บริการไม่ได้รับความสะดวกและเป็นธรรมเท่าที่ควร นอกจากนี้ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายใด ๆ ผู้ขนส่งทุกทอดในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้น ๆ จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย เสียหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชกซ้ำ รวมตลอดที่เกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบอบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งแม้จะเป็นหลักเกณฑ์ที่คุ้มครองผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตามแต่หลักเกณฑ์ดังกล่าว

"ผู้รับประกันภัยค้ำจนจะต้องรับผิดในวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นแทนผู้เอาประกันภัยก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบสำหรับวินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้น"

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616-618.

ไม่เป็นธรรมกับผู้ขนส่งทอดที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทั้งที่ตนได้ดำเนินการตามหน้าที่อย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว ด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548¹ จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวเพื่อขจัดปัญหาความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยได้กำหนดว่าข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่สามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้เพียงเท่าสัญญาประกันภัยและเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการว่าจะได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างแน่นอน

ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA และกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยว่ามีความรับผิดในความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น ซึ่งสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและเกิดความเสียหายขึ้น แม้มีการกำหนดมูลประกันภัยสูงเพื่อให้ครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแล้วก็ตามแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอาจเกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัยก็ได้ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจำนวนที่เกินดังกล่าวนี้ให้แก่ผู้เสียหายต่อไป

¹พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 8 วรรค 1.

4.2.1.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

หลักเกณฑ์ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศต่าง ๆ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความรับผิดชอบของตน เว้นแต่สามารถพิสูจน์ว่าตน ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นผู้กระทำการแทนได้ใช้มาตรการอันสมควรทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายและผลจากการนั้น หรือมิได้เกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลผู้กระทำการแทน และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีความรับผิดกรณีส่งมอบซ้าก็ต่อเมื่อผู้ตราส่งได้แจ้งถึงประโยชน์หากสามารถขนส่งภายใน กำหนดเวลา และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังยินยอมขนส่งให้ นอกจากนี้ หากความสูญหาย เสียหายเกิดจากการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือเป็นความผิดของกัปตันเรือ ลูกเรือ นักบิน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการนำทางหรือในการจัดการของเรือ และอัครคีภัย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิด เว้นแต่เกิดจากเหตุปกติ หรือสิทธิเฉพาะผู้ขนส่ง โดยไม่มีการกำหนดเป็นกรณีเฉพาะ (named list) ดังนั้น แม้ในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยมิได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิด เช่นที่บัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไว้อย่างชัดเจนก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะความเสียหายกรณีดังกล่าวไม่ถือเป็นหน้าที่ตามกฎหมายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชดใช้แทน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย

อย่างไรก็ตาม กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทั้งสองฉบับมีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดเป็นรายกรณี (named list) โดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยมีการกำหนดข้อยกเว้นเป็นการเฉพาะในหมวด 2 ว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิด โดยแต่ละกรณีเป็นการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และกฎหมายการขนส่งอื่นที่เกี่ยวข้อง ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA มี

การกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดแทรกอยู่เกือบทุกส่วนของกรมธรรม์ กล่าวคือ กรมธรรม์ ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA มีการกำหนด ข้อยกเว้นความรับผิดค่อนข้างชัดเจน เช่น กรณีที่ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดตามสัญญาที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทำขึ้นโดยปราศจากความยินยอมเป็นลายลักษณ์ อักษรของผู้รับประกันภัยก่อน และทั้งที่มีลักษณะเป็นการวางข้อกำหนดกว้าง ๆ สามารถตีความ ขยายเพื่อยกเว้นความรับผิดได้ เช่น ข้อยกเว้นกรณีไม่สุจริต หรือกรณีการกระทำโดยทุจริตโดยจง ใจหรือโดยรู้อยู่ว่าจะเกิดผล หรือกรณีละเมิดโดยจงใจ เป็นต้น นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัย ความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ระบุข้อยกเว้นความรับผิด กรณีบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตที่มีได้เกิดแก่บุคคลภายนอกทั้งนี้ต้องได้มีการระบุไว้ใน กรมธรรม์ด้วย ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยได้ระบุเพื่อยกเว้นความรับผิดไว้อย่างชัดเจน แต่ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ระบุยกเว้นความรับ ผิดในค่าปรับ ค่าธรรมเนียม ค่าพิธีการต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ และจำกัดความรับผิดในสินค้าพิเศษบางประเภทอีกด้วย แม้กรมธรรม์ ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA จะกำหนด ข้อยกเว้นความรับผิดจำนวนมากก็ตาม แต่ข้อกำหนดดังกล่าวอาจถือเป็นข้อตกลงที่เป็นลาย ลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญาและมีผลบังคับใช้เพราะข้อกำหนดดังกล่าวไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการ ต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายและไม่ขัดแย้งในเรื่องหน้าที่ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. 2548 และไม่เป็นการพันวิสัยหรือเป็นการขัด ต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทาง กฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA จึงสามารถใช้บังคับได้ในระบบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้กฎหมายไทย เพียงแต่การบังคับใช้กรมธรรม์เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนอาจทำได้ยาก และต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงเพราะมีข้อยกเว้นหลายข้อที่ผู้เสียหายต้อง

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง" (TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY PROGRAM I, II), ในภาคผนวก ข และ ค.

"กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ", หมวด 2 ข้อยกเว้น.

พิสูจน์ให้เห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องใช้เพื่อดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำผิดตามสัญญา ส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งเป็นไปได้ยากที่ผู้เสียหายจะสามารถทราบหรือหาหลักฐานเพื่อนำสืบพิสูจน์ในชั้นศาลได้เพราะเป็นการดำเนินการในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้เสียหายไม่มีส่วนเกี่ยวข้องอีกทั้งเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้เสียหายมากขึ้นด้วย ส่วนกรณีการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 สอดคล้องกับที่บัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ด้วย ซึ่งช้อยกเว้นความรับผิดตามกรณีการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยนี้กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ครอบคลุมกว่ากรณีการประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นสูงกว่า ซึ่งถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้กรณีการประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะส่งผลให้โอกาสที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นสูงตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้กรณีการประกันภัยความรับผิดของกรมการประกันภัยจึงไม่เป็นที่นิยมใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย

ดังนั้น แม้กรณีการประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA จะกำหนดช้อยกเว้นมากและสามารถตีความขยายเพื่อช้อยกเว้นความรับผิดได้กว้าง ทำให้ความรับผิดของผู้รับประกันภัยจำกัดกว่ากรณีการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยที่กำหนดขอบเขตความรับผิดเป็นการเฉพาะตามบทบัญญัติกฎหมาย จึงทำให้ขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยกว้างและในการนำสืบพิสูจน์เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายอาจทำได้ยากและเสียค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาแล้วการกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวไม่เป็นการต้องห้ามตามกฎหมาย โดยกรณีการกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งสอดคล้องตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการประกันภัยค่าจูนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น ทั้งกรณีการประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA และกรณีการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการ

ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยจึงสอดคล้องกับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทย

4.2.1.3 ข้อจำกัดความรับผิด

หลักเกณฑ์ความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดข้อจำกัดความรับผิดไว้ด้วยกัน 2 กรณี คือ

(1) กรณีที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว^{*}

(2) กรณีที่ไม่สามารถระบุสถานที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำได้ หลักเกณฑ์ที่จะนำมาบังคับใช้กับข้อเท็จจริงจะเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ๆ ซึ่งหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดสามารถพิจารณา ดังนี้^{**}

(1) ข้อจำกัดกรณีสูญหาย เสียหาย

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกรณีสูญหาย เสียหายไว้เป็นจำนวน 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

(2) ข้อจำกัดกรณีส่งมอบชกซ้ำ

โดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการส่งมอบชกซ้ำ แต่ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกซ้ำหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง

* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 31.

** พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28.

ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ อยู่ใน TIFFA และกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยนอกจากจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะชดใช้แทน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยแล้วยังระบุถึงประเภทของข้อจำกัดความรับผิดไว้ในกรมธรรม์ทั้งสองด้วย โดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA กำหนดประเภทข้อจำกัดความรับผิด 3 ประเภท คือ ข้อจำกัดความรับผิดรวม ข้อจำกัดความรับผิดในแต่ละกรณี และข้อจำกัดความรับผิดกรณีการจ่ายเงินประเภทอื่น ๆ และกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดในแต่ละประเภทด้วย ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยมิได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดคงกำหนดเพียงประเภทของข้อจำกัดความรับผิดไว้ 4 ประเภท ได้แก่ จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องแต่ละครั้ง จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ใบตราส่ง และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชั่งน้ำหนักต่อการเรียกร้องแต่ละครั้งและต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ใบตราส่ง ทั้งนี้ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้รับประกันภัยแต่ละรายกำหนดถึงจำนวนจำกัดความรับผิดระหว่างกันเองต่อไป

เนื่องจากความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ ความรับผิดในฐานะคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งต้องรับผิดต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือผู้เสียหายใน ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนัก (ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิด) ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น แม้ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดตามสัญญาประกันภัยเพราะความเสียหายดังกล่าวถือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดตามกรมธรรม์ก็ตาม แต่หากกรณีดังกล่าวยังเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่หลุดพ้นความรับผิดยังคงต้องรับผิดต่อคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังมีความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกซึ่งต้องเสียหายอันเนื่องจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามหลักทั่วไป เช่น บทบัญญัติว่าด้วยละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น ดังนั้น เพื่อขจัดปัญหาในการใช้สิทธิเรียกร้องเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นในการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงทำสัญญาประกันภัยเพื่อประกันภัยความรับผิดอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ มูลประกันภัยที่ระบุในสัญญาประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นควรที่จะมีวงเงินครอบคลุมจำนวนจำกัดความรับผิดและมีขอบเขตความรับผิดสอดคล้องกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วย เพื่อบรรลุดุลยภาพในการประกันภัยความรับผิดที่ต้องการให้เกิดความมั่นใจว่าผู้ที่เสียหายจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างแท้จริงและเป็นธรรม และเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ้าขึ้นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือผู้เสียหายสามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัย ส่วนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้โดยไม่ติดขัดและไม่ต้องคำนึงถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตลอดเวลา ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดกับผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือผู้เสียหายทันทีเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นโดยคงรับผิดเฉพาะกรณีอื่นนอกเหนือจากขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยและจำนวนที่เกินไปกว่าที่กำหนดในกรมธรรม์เท่านั้น ซึ่งกลไกการประกันภัยความรับผิดโดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดส่งผลดีทำให้เกิดระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เป็นระบบและรวดเร็ว ตลอดจนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับภาระในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตลอดทุกกรณีสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

อนึ่ง โดยทั่วไปกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 1 ฉบับมักจะกำหนดระยะเวลาการคุ้มครองไว้ 12 เดือนหรือ 1 ปี ซึ่งในระหว่างนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจมีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้กับผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งรายเดียวกันหลายสัญญาภายใต้สัญญาประกันภัยความรับผิดฉบับเดียว ดังนั้น การกำหนดมูลประกันภัยในสัญญาประกันภัยความรับผิดสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงควรที่จะกำหนดให้สูงกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดสูงสุดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาก ๆ เพราะจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติ

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28, 30,

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 คือ จำนวนจำกัดความรับผิดต่อ 1 สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น ซึ่งวงเงินรับประกันที่กำหนดในกรมธรรม์ทั้งสองเป็นเพียงจำนวนจำกัดความรับผิดที่คาดการณ์ขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมจำนวนความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นมากที่สุดเท่านั้น โดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA กำหนดมูลประกันภัยตามกรมธรรม์ไว้ 2 ประเภท คือ ประเภทที่ 1 Program I ได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดต่อสินค้าทั้งสิ้นเป็นจำนวน 50,000,000 บาท ความรับผิดต่อค่าพิธีการศุลกากรทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1,000,000 บาท และความรับผิดกรณีประมาทเดินเลี้ยวและละเลยทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1,000,000 บาท โดยกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 50,000,000 บาท โดยไม่ให้ความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นจำนวนจำกัดความรับผิดที่ถูกกำหนดขึ้นมาจากการประมาทการ และประเภทที่ 2 Program II ได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดต่อสินค้าแต่ละกรณีเป็นจำนวน 20,000,000 บาท ความรับผิดต่อค่าพิธีการศุลกากรแต่ละกรณีเป็นจำนวน 2,000,000 บาท และความรับผิดกรณีประมาทเดินเลี้ยวและละเลยทั้งสิ้นเป็นจำนวน 4,000,000 บาท นอกจากนี้ Program II ได้กำหนดให้ความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกโดยกำหนดจำนวนความรับผิดต่อบุคคลภายนอกแต่ละกรณีเป็นจำนวน 20,000,000 บาท แต่ Program II มิได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดรวมอย่างเช่น Program I ทั้งนี้ จำนวนจำกัดความรับผิดทั้ง 2 กรณีเป็นจำนวนที่ถูกกำหนดขึ้นมาจากการประมาทการและตกลงกันระหว่าง TIFFA กับ บริษัท ซับบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นจำนวนตายตัวที่ผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครองในการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครั้งแรกของสมาชิก TIFFA กับผู้รับประกันภัย แต่ในการต่ออายุสัญญาประกันภัยความรับผิดเบี่ยประกันภัยตลอดจนมูลประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครองในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของสมาชิก TIFFA แต่ละรายอาจไม่เท่ากัน อันเนื่องมาจากประวัติการดำเนินการและการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นสมาชิกแต่ละราย ด้วยเหตุนี้ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA และกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยจึงมีข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องแจ้งถึงการประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เกิดขึ้นในระหว่างที่กรมธรรม์มีผลบังคับเพื่อปรับปรุงมูลประกันภัยให้ครอบคลุมความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั่นเอง ซึ่งอาจเกิดกรณีที่มูลประกันภัยตามสัญญา

โปรดดู "กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY

ประกันภัยความรับผิดที่เหลือนอกจากการใช้สิทธิเรียกร้องครั้งก่อนไม่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครั้งต่อมา หรือกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องในความเสียหายที่เกิดขึ้นจนครบวงเงินประกันภัยความรับผิดในครั้งเดียว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินดังกล่าวนั้นให้กับผู้เสียหายต่อไปในฐานะคู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ เมื่อมีการใช้สิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์และผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจนครบจำนวนจำกัดความรับผิดตามกรมธรรม์ซึ่งจะส่งผลให้กรมธรรม์สิ้นผลไปผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องทำสัญญาประกันภัยความรับผิดเพื่อประกันภัยความรับผิดอันเนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพิ่มเติมเพื่อให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครั้งต่อจากนั้นมีการประกันภัยความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

4.2.1.4 เงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้อง³³

หลักเกณฑ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศกำหนดเงื่อนไขเวลาการใช้สิทธิเรียกร้อง 2 กรณี คือ

1. กรณีใช้สิทธิเรียกร้องก่อนเข้าสู่กระบวนการพิจารณาโดยองค์กกลาง

PROGRAM I, II), DESCRIPTION OF RISK, ในภาคผนวก ข และ ค.

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป, ข้อ 7 การแจ้งรายละเอียดข้อมูลของผู้เอาประกันภัยทุกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน, ในภาคผนวก ค.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, มาตรา 41.

³³ หลักเกณฑ์ในเงื่อนไขเวลาการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายภายในของประเทศในภูมิภาคเอเชียที่ได้นำเสนอไป ได้แก่ ประเทศเนปาล และสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้กำหนดแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศอื่น ๆ บางส่วน ซึ่งในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและเงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้องในประเทศดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในดังกล่าวนี้.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดการใช้สิทธิเรียกร้อง กล่าวคือ เมื่อเกิดความสูญหายหรือเสียหายผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ในกรณีความเสียหายไม่เห็นประจักษ์ต้องแจ้งภายใน 6 วันนับแต่วันรับมอบของมิฉะนั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งมอบของในสภาพถูกต้องตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่อง ซึ่งกรรมธรรม์ทั้งสองต่างไม่ได้กำหนดเงื่อนไขเวลาไว้อย่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ดังนั้น เพื่อป้องกันผู้รับประกันภัยปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว เพราะล่วงเลยระยะเวลาตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดเป็นเงื่อนไขให้ผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องแล้ว ฉะนั้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงไม่มีความรับผิดตามกฎหมายใด ๆ ต่อผู้เสียหาย ส่งผลให้ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแก่ผู้เสียหายไปด้วย ดังนั้น ผู้เสียหายจึงควรดำเนินการใช้สิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. 2548 ด้วย

2. กรณีใช้สิทธิเรียกร้องในกระบวนการพิจารณาโดยองค์กกลาง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้คู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถเลือกใช้สิทธิเรียกร้องตามกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการหรือศาลก็ได้ โดยกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ไม่ได้กำหนดถึงเงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวคงกำหนดเพียงให้มีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการของกรมการประกันภัยตามที่คู่ความตกลงกันเท่านั้น ส่วนกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กำหนดว่าต้องมีการดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดเวลา 2 ปีนับแต่เกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งการกำหนดอายุความ 2 ปีอาจเป็นการกำหนดระยะเวลาตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งสอดคล้องกับอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยด้วย โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถูกฟ้องคดีต่อศาล ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันทีและดำเนินการที่จำเป็นเพื่อรักษาสิทธิในการต่อสู้คดีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะประนีประนอมยอมความหรือสมยอมกับบุคคลอื่นใดไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน

นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ได้กำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิเรียกร้องอื่นอีกไว้หลายกรณี กล่าวคือ

- (1) กรณีความเสียหายอันเนื่องมาจากมลภาวะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบภายใน 72 ชั่วโมง
- (2) กรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักหลังจากกรมธรรม์สิ้นสุดลงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบภายใน 90 วัน หลังจากสิ้นสุดกำหนดเวลาประกันภัยและให้ถือเป็นการกระทำในวันสุดท้ายของระยะเวลาตามกรมธรรม์

4.2.2 การบังคับใช้กรมธรรม์ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

เนื่องจากการนำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดมาใช้เพื่อเป็นหลักประกันในระบบการขนส่งทั้งในและต่างประเทศมานานแล้ว ซึ่งที่ผ่านมาอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งหรือเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นในการดำเนินการขนส่ง ผู้ใช้บริการจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอน ซึ่งหลักประกันภัยความรับผิดดังกล่าวมุ่งเน้นประโยชน์ในแง่การตลาด ส่งผลให้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดในช่วงนั้นมีเงื่อนไขหลายประการที่ไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้บริการระบบการขนส่งเท่าใดนักและไม่มุ่งให้เกิดการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายอย่างแท้จริง อย่างไรก็ตาม กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดก็มิได้ถูกนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งในประเทศไทยอย่างแพร่หลาย คงมีเพียงผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่หรือผู้ประกอบการขนส่งที่มีขั้นตอนการทำงานที่เป็นมาตรฐาน เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (Thailand International Freight Forwarder : TIFFA) เท่านั้นที่มีการประกันภัยความรับผิดที่เป็นระบบ และนำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดำเนินการ ส่วนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายย่อยในระบบการขนส่งมีทั้งที่นำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่ง และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีได้ใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งโดยยอมเข้าเสี่ยงภัยในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินการขนส่งเอง ซึ่งเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักขึ้นในการขนส่งที่ดำเนินการแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหาย ซึ่งจะเกิดปัญหาใน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารายย่อยที่อาจไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจนครบถ้วนซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศรายย่อยนั้นต้องเลิกกิจการไปในที่สุด ดังนั้น การบังคับให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องจัดหาหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อขจัดปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น แต่ด้วยปัญหาที่กรมธรรม์ดังกล่าวมีเนื้อหาไม่เป็นธรรมกับผู้ให้บริการเท่าใดนัก ซึ่งความไม่เป็นธรรมดังกล่าวนั้นเห็นได้จากหลังประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมเงื่อนไขบางประการของกรมธรรม์เพื่อให้กรมธรรม์ที่จะนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นสมาชิกของ TIFFA ซึ่งได้แก่ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งของ บริษัท ซับบี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ให้สอดคล้องกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพราะกรมธรรม์ดังกล่าวนั้นต้องระบุให้ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยครอบคลุมความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ใน TIFFA นั้นสามารถใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างแท้จริง

เมื่อประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องจัดหาหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น กรมการประกันภัยได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ใช่สมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น ซึ่งกรมธรรม์ดังกล่าวมีเนื้อหาเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ประกอบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่กรมธรรม์ดังกล่าวไม่ได้รับความนิยมหรือเป็นที่ยอมรับในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพราะเนื้อหาของกรมธรรม์กำหนดช้อยกเว้นความรับผิดมากและค่อนข้างละเอียด ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดที่รับประกันภัยได้หลายกรณี ซึ่งถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เลือกใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

นอกเหนือจากที่ได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์นั้นในฐานะคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สูงกว่ากรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ซึ่งจาก ข้อเท็จจริงดังกล่าวส่งผลให้ยังไม่มีการใช้กรรมธรรม์ดังกล่าวเพื่อประกันภัยความรับผิดกับการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยจวบจนปัจจุบัน

อนึ่ง พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. 2548 มิได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องใช้หลักประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องเป็น กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดแต่อย่างใด เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ. ต้องการให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้หลักประกันตามความเหมาะสมของแต่ละกิจการ และการบังคับใช้หลักประกันภัยความรับผิดเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนั้นมี ประเด็นพิจารณาถึงรูปแบบกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ต้องตามกฎหมาย ซึ่งการกำหนด หลักเกณฑ์ของรูปแบบกรรมธรรม์ที่ต้องตามกฎหมายอย่างละเอียดนั้นเป็นไปได้ยากและ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดดังกล่าวนั้นอาจใช้ไม่ได้ในทางปฏิบัติดังเช่นกรรมธรรม์ประกันภัย ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยดังกล่าว นอกจากนี้ ผู้รับประกันซึ่งรับประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีน้อย ราย หากบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องทำกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว อาจเป็นการบังคับให้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องใช้กรรมธรรม์เท่าที่มีอยู่ในตลาดเท่านั้น ซึ่งกรรมธรรม์ ดังกล่าวอาจไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือผู้ใช้บริการการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อย่างไรก็ตาม แม้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่มีใช้อย่างแพร่หลายอยู่ใน ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย คือ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทาง กฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ซึ่งกรรมธรรม์ดังกล่าวมีการร่วมกันกำหนด เบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนระหว่าง TIFFA กับบริษัท ซันบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัดเท่านั้น โดยมีได้มีตัวแทนของฝ่ายผู้ใช้บริการระบบการขนส่งต่อเนื่องร่วมกำหนดด้วย ทำให้ อาจมีประเด็นพิจารณาถึงว่ากรรมธรรม์ดังกล่าวสามารถเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้เพียงใด แต่ที่ผ่านมากกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดดังกล่าวสามารถใช้ประกันความรับผิดได้อย่างมี ประสิทธิภาพโดยวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดที่กำหนดในกรรมธรรม์สามารถ ให้ความคุ้มครองชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายตลอดระยะเวลาคุ้มครองตามกรรมธรรม์ และสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของสมาชิ

TIFFA ของบริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งของ TIFFA มีด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ Program I, II โดยมีรูปแบบความคุ้มครองแตกต่างกันดังที่ได้กล่าวแล้ว ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ผู้เป็นสมาชิกของ TIFFA จะเป็นผู้เลือกรูปแบบกรรมธรรม์ที่จะนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA จึงเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่นิยมใช้ที่สุดในตลาดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกรรมธรรม์ดังกล่าวมีข้อควรพิจารณา ดังนี้

ข้อดี

1. เป็นไปตามหลักสากลอันเป็นการส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2. ผู้รับประกันภัยตามกรรมธรรม์ที่เสียหายมั่นใจว่าจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายตามกรรมธรรม์ซึ่งเป็นการสร้างหลักประกันการชดใช้ค่าเสียหายโดยกลไกของระบบกรรมธรรม์
3. มาตรฐานการชดเชยที่เท่าเทียมกัน

ข้อเสีย

1. ผู้รับประกันภัยหรือผู้เสียหายมีอำนาจต่อรองน้อยกว่าทำให้อัตราค่าชดเชยในแต่ละกรณี และอาจมีข้อพิจารณาเรื่องความไม่เป็นธรรมหรือประสิทธิภาพในการเยียวยาความเสียหายในทางปฏิบัติ
2. ผู้เสียหายต้องมีภาระการพิสูจน์เพื่อเรียกร้องค่าชดเชยทำให้ผู้รับประกันภัย หรือผู้เสียหายซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบกิจการที่มีขนาดเล็กเกิดความเสียหายและในที่สุดต้องยอมรับจำนวนค่าชดเชยตามที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพราะไม่อาจพิสูจน์ได้หรืออาจไม่คุ้มค่าใช้จ่าย

บทที่ 5

บทสรุป และ ข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

แม้ในปัจจุบันรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศเกือบทั้งหมดเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตาม แต่หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ชัดเจน เพราะมีเพียงประเทศผู้ให้บริการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้นที่ต้องการและพยายามผลักดันให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ประเทศผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ส่วนใหญ่จะมีสัญชาติของประเทศมหาอำนาจยังคงนิยมปรับใช้หลักเกณฑ์แห่งรูปแบบการขนส่งที่มีอยู่เดิมและถือต่อการประกอบกิจการของตนกับการขนส่งที่ตนให้บริการอยู่ต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทวีความสำคัญในระดับระหว่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศจึงออกหลักเกณฑ์ที่ไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกนำไปใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือนำไปเป็นต้นแบบในการจัดทำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของแต่ละภูมิภาคหรือแต่ละประเทศ ได้แก่ MT-Convention 1980 หรือหลักเกณฑ์ที่ได้รับความนิยมใช้อย่างกว้างขวาง คือ UNCTAD/ICC Rules on Multimodal Transport และ FIATA Bill of Lading เป็นต้น ประเทศผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อเป็นแม่แบบในการร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อบังคับใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศของตน ตลอดจนนำไปสู่การตกลงในระดับทวิภาคีและพหุภาคีว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น Multimodal Transport of Goods Act 1993 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของอินเดีย หรือ Administrative Regulations for The International Multimodal Transport of Goods by Containers ที่เป็นกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะที่แตกต่างจากหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศอื่นบ้าง เป็นต้น หรือข้อตกลงในระดับทวิภาคีหรือพหุภาคี เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 2005 (ASEAN Agreement on Multimodal Transport 2005) หรือ Decision 331 as Modified by Decision 393 "International Multimodal Transport" ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างกลุ่มประเทศอเมริกาใต้ เป็นต้น สำหรับประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกของ ASEAN ได้มีการประกาศใช้

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นการอนุวัติกฎหมายตาม ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 นั้นเอง

ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 เป็นหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยถือเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาคอาเซียนต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ครอบคลุมความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบ ชักช้าในการขนส่งของ ตลอดจนความเสี่ยงภัยอื่นตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของ Protection and indemnity club (P&I Club) หรือสถาบันการเงินอื่น ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนั้นปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วย ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มิได้กำหนดรูปแบบหลักประกันที่จะนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องไว้ชัดเจนอย่าง ASEAN Agreement แต่เนื่องจากหลักประกันอื่นที่จะนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิด เช่น Bank Guarantee หรือการวางเงินหรือหลักทรัพย์อื่นเพื่อประกันภัยความรับผิดนั้นไม่เป็นการสะดวกและมักมีปัญหาในการใช้สิทธิเรียกร้อง เพราะไม่สามารถใช้ค้ำสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้รับประกันตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดได้ทันทีที่เกิดความเสียหาย เช่น การชดใช้ค้ำสินไหมทดแทนด้วย Bank Guarantee ที่ต้องบังคับข้อเท็จจริงตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการค้ำประกันที่ธนาคารซึ่งเป็นผู้ค้ำประกันสามารถโต้แย้งและขอให้บังคับชำระหนี้เอาจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก่อน หรือในการบังคับชำระหนี้เอากับทรัพย์ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนำมาวาง เพื่อประกันภัยความรับผิด อาจเกิดกรณีที่ทรัพย์สินที่วางนั้นไม่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เป็นต้น แต่สำหรับการใช้กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค้ำสินไหมทดแทนให้กับตนเอง เนื่องมาจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยได้โดยตรงทันทีหากเป็นความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ ประกอบกับก่อนที่จะมีหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้มีการใช้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอยู่แล้ว เพียงแต่ยังไม่เป็นที่นิยมอย่างกว้างขวาง โดยคงมีใช้อยู่ในบรรดาผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีศักยภาพซึ่งเป็นสมาชิก TIFFA เท่านั้น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ใน TIFFA คือ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง (Transportation Specialist Legal Liability Insurance Policy) ของบริษัท ชีบับประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด

ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดจึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในการประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตาม กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่มีใช้อยู่ก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีขึ้นด้วยวัตถุประสงค์หลักทางด้านการตลาดมิได้มุ่งถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างแท้จริง ทำให้เงื่อนไขความรับผิดของผู้รับประกันภัยและอัตราค่าชดเชยเมื่อเกิดความเสียหายไม่เป็นธรรม ดังนั้น เมื่อประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ส่งผลให้ผู้รับประกันภัยซึ่งมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายในความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดตามกรรมธรรม์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อให้กรรมธรรม์ดังกล่าวสามารถใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดได้อย่างแท้จริง เพราะวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัยความรับผิดนั้นเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างทันท่วงทีและเป็นธรรมที่สุด โดยการโอนหน้าที่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมายังผู้รับประกันภัยเพื่อชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายต่อไป

เนื่องจากการประกันภัยความรับผิดจึงต้องนำบทบัญญัติว่าด้วย "ประกันภัยค้ำจุน" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะการประกันภัยความรับผิดประกอบกับวิธีเฉพาะการประกันภัยในการรับขน (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่ง) และประกันวินาศภัย (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้อง) มาบังคับใช้แก่กรณีด้วย เช่น ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เกินไปกว่าที่ผู้รับประกันภัยกำหนดว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญาประกันภัย และในคดีระหว่างผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้นผู้เสียหายต้องเรียกตัวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย มิฉะนั้นผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้ใช้ไปโดยคำพิพากษาแต่ยังไม่คุ้มวินาศภัยกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนไม่ได้ (แต่ทั้งนี้ยังสามารถเรียกร้องในฐานะคู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้) และผู้รับประกันภัยแม้จะได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็ยังมีหลุดพ้นจากความรับผิดต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าสินไหมทดแทนนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว เป็นต้น แต่แม้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้วก็ตาม หากเกิดความเสียหายเกินไปกว่าวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังคงมีความรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายส่วนที่เกินนั้นอยู่ต่อไปใน

ฐานะคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เสียหายที่ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยต้องเรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ามาในคดีที่ตนใช้สิทธิเรียกร้อง โดยตรงกับผู้รับประกันภัยด้วยตามหลักประกันภัยค้ำจุนแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นอกจากจะส่งผลให้เกิดการแก้ไขกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว กรมการประกันภัยยังได้ให้ความเห็นชอบรูปแบบกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอื่น เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีได้เป็นสมาชิกของ TIFFA เลือกใช้กรรมธรรม์ดังกล่าวเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย แต่เนื่องจากกรรมธรรม์ดังกล่าวระบุเงื่อนไขการรับประกันภัยที่ละเอียดมาก ทำให้ขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยค่อนข้างจำกัด ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดต่อผู้เสียหายในฐานะคู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในส่วนที่เกินกว่าวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิด ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยจึงไม่เป็นที่นิยมใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกรรมธรรม์ที่นิยมใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยยังคงเป็น "กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง" ของบริษัท ซันบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้อยู่ใน TIFFA นั่นเอง โดยปัจจุบันกรรมธรรม์ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และได้มีการใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยอย่างแพร่หลายแล้ว

อนึ่ง แม้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ของ บริษัท ซันบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด จะได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนกรมการประกันภัย และมีการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการในประเทศไทยอย่างแพร่หลายแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากกรรมธรรม์ดังกล่าวอาจเรียกได้ว่าเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพียงฉบับเดียวที่มีการใช้อย่างแพร่หลายในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย เพราะจนถึงปัจจุบันมีรูปแบบกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพียงสองรูปแบบดังที่กล่าวแล้ว และกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยมิได้รับความนิยมนั้น คงมีเพียงกรรมธรรม์

ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA ของ บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัดเท่านั้นที่มีใช้อยู่ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในทางปฏิบัติ ประกอบกับค่าสินไหมทดแทนที่ระบุตามกรมธรรม์นั้นเป็นการกำหนดขึ้นระหว่าง บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทผู้รับประกันภัยกับ TIFFA ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้นไม่มีตัวแทนของผู้ใช้บริการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบร่วมกำหนดด้วย ทำให้มีประเด็นควรพิจารณาในเรื่องวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดที่กำหนดขึ้นนั้นว่าครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกรมธรรม์ดังกล่าวสามารถให้ความคุ้มครองครอบคลุมความรับผิดตลอดระยะเวลาคุ้มครองตามกรมธรรม์หรือเป็นธรรมและเหมาะสมแล้วหรือไม่อย่างไร อย่งไรก็ดี ค่าสินไหมทดแทนและเบี้ยประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนั้นเป็นอัตราที่ถูกกำหนดขึ้นใช้สำหรับสัญญาประกันภัยความรับผิดที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นสมาชิกของ TIFFA เข้าทำสัญญาประกันภัยความรับผิดกับ บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ในครั้งแรกเท่านั้น หากมีการต่ออายุสัญญาประกันภัยความรับผิดครั้งต่อไป บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด จะพิจารณาจากประวัติการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายนั้นที่ผ่านมาประกอบจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อให้กำหนดเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการต่ออายุสัญญาประกันภัยในครั้งต่อไป ส่งผลให้อัตราค่าเบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนในการต่ออายุสัญญาประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแต่ละรายจะไม่เท่ากัน เพราะ บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด จะเข้าทำสัญญาประกันภัยความรับผิดกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแต่ละรายแยกต่างหากจากกัน ดังนั้น อัตราค่าเบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้ใน TIFFA จึงมีความเป็นธรรมและเหมาะสมกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยนั้นมิได้กำหนดวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไว้แต่อย่างใดเพื่อให้โอกาสคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทำการตกลงระงับกันเองต่อไป

นอกจากนี้ การที่ TIFFA เข้าทำการประกันภัยความรับผิดแบบกลุ่ม (Group Liability) กับ บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์ในการต่อรองอัตราค่าเบี้ยประกันให้ถูกลงกว่าการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดเป็นรายบริษัทแล้ว การรับประกันภัยกลุ่มยังมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างมาตรฐานแห่งหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เท่าเทียม

กันให้แก่ผู้ใช้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับบรรดาสมาชิกของ TIFFA อีกด้วย และเมื่อประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประกอบกิจการในประเทศไทยต้องมีหลักประกันเพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องและความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น ปรากฏว่ามีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่มีได้เป็นสมาชิกของ TIFFA เข้ามาเป็นสมาชิกของ TIFFA เพื่อให้ได้สิทธิทำสัญญาประกันภัยความรับผิดในอัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำอีกเป็นจำนวนมาก ทำให้ภาครัฐสามารถทราบถึงจำนวนและสถานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ดำเนินการในประเทศไทย ตลอดจนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้เมื่อเกิดความเสียหาย ซึ่งเป็นมาตรฐานเท่าเทียมกันทุกราย และการเข้าเป็นสมาชิกของ TIFFA นั้นส่งผลดีในแง่การควบคุมดูแลผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยของภาครัฐอีกด้วย

2. ข้อเสนอแนะ

การที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ต้องการประกอบกิจการในประเทศไทยต้องมีหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้นนั้นสมควรแล้ว เพื่อช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการการขนส่งต่อเนื่องว่าจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น แต่ทั้งนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มิได้กำหนดรูปแบบหลักประกันที่จะนำมาใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดอย่างชัดเจนเช่นที่ ASEAN Agreement ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินกิจการในกลุ่มประเทศอาเซียนต้องมีหลักประกันภัยความรับผิดเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดครอบคลุมความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบซั๊กซ์้าในการขนส่งของ ตลอดจนความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของ Protection and indemnity club (P&I Club) หรือสถาบันการเงินอื่น เนื่องมาจากต้องการให้เกิดความยืดหยุ่นในการเลือกใช้หลักประกันภัยความรับผิดของคู่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มิได้กำหนดประเภทของหลักประกันในการใช้ประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนั้นเหมาะสมแล้ว

การกำหนดวงเงินรับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยความรับผิดให้ครอบคลุมจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ การโอนภาระการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดไปยังผู้รับประกันภัย โดยให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อมิให้กระทบถึงการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมีการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้เสียหายอย่างแท้จริง ถ้าหากกำหนดวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไม่ครอบคลุมจำนวนความเสียหายจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังคงต้องมีหน้าที่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่ยังขาดอยู่แก่ผู้เสียหาย ส่งผลให้ระบบการเยียวยาความเสียหายไม่มีประสิทธิภาพเพราะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรายเล็ก ๆ ไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมได้และผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ดังนั้น วงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรที่จะกำหนดในจำนวนที่สูงและครอบคลุมจำนวนความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในระยะเวลา 1 ปี และไม่น้อยกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพราะกำหนดเวลาดำเนินการตามกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดมีกำหนด 1 ปี หากกำหนดวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไม่ครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาคุ้มครองตามกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดแล้ว กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดนั้นอาจสิ้นผลไปเนื่องจากได้มีการใช้สิทธิเรียกร้องจนครบวงเงินรับประกันภัยก่อนครบกำหนดเวลา ทำให้ต้องมีการต่อสัญญาประกันภัยความรับผิดอีกก่อนครบกำหนดเวลาดำเนินการตามกรรมวิธีประกันภัยความรับผิด ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกินจากวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดให้กับผู้เสียหาย และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ต้องต่อสัญญาประกันภัยความรับผิดเพื่อดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ดังนั้น หากกำหนดวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไม่ครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นภายในกำหนดเวลาดำเนินการตามกรรมวิธีจะทำให้เกิดปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ นอกจากประเด็นในเรื่องค่าสินไหมทดแทนแล้ว การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งในการพิจารณาความเป็นธรรมของกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดด้วย ซึ่งกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดเป็นธรรมและเหมาะสมควรมีขอบเขตความรับผิดของผู้รับ

ประกันภัยตามกรรมธรรม์ครอบคลุมความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อประโยชน์ในการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหาย

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA กำหนดเงื่อนไขความรับผิดของผู้รับประกันภัยสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้เอาประกันภัยตั้งแต่รับของมาเพื่อดำเนินการขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของนั้น โดยกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA ได้กำหนดช้อยกเว้นความรับผิดเป็นรายการณี และเมื่อพิจารณาแล้วพบว่าช้อยกเว้นดังกล่าวไม่เป็นการจำกัดหน้าที่ความรับผิดของผู้รับประกันภัย หรือไม่เป็นขัดขวางการใช้สิทธิเรียกร้องและไม่เป็นธรรมกับผู้เสียหาย หรือส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดเพิ่มเติมจากที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ตามสัญญาประกันภัย กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งที่ใช้อยู่ใน TIFFA มีการกำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนที่ค่อนข้างสูง อีกทั้งมีรูปแบบกรรมธรรม์ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถึง 2 รูปแบบตามความเหมาะสมของประเภทกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่ละราย ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนี้จึงมีเนื้อหาเหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้ให้บริการและสามารถใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมการประกันภัยแม้ไม่มีการกำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยและมูลประกันภัยโดยเปิดโอกาสให้ผู้สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงระหว่างกันเองก็ตาม และแม้จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินกาตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยก็ตาม แต่เนื่องจากกรรมธรรม์ได้กำหนดเงื่อนไขการชดใช้และช้อยกเว้นความรับผิดไว้มากซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดเพิ่มเติมจากกรรมธรรม์สูงไปด้วย ดังนั้น แม้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นธรรมและเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทุกประการแต่ไม่สามารถใช้ได้ทางปฏิบัติเพราะมิได้ทำให้ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลดน้อยลงแต่ประการใด

โดยสรุป เมื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทวีความสำคัญขึ้นอย่างมากในระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้รัฐประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยเป็นการอนุวัติกฎหมายตาม ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 เป็นกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของภาคีอาเซียน ทั้งนี้ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และรูปแบบของหลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกำหนดให้ใช้กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดของ P&I Club หรือสถาบันการเงินอื่น ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้เช่นกัน แต่ไม่ได้กำหนดถึงรูปแบบของหลักประกันภัยความรับผิดอย่างเช่น ASEAN Agreement เพราะต้องการให้เกิดความยืดหยุ่นในการเลือกใช้หลักประกันตามความเหมาะสมของผู้ประกอบการแต่ละราย แต่อย่างไรก็ตาม กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดยังคงเป็นหลักประกันภัยความรับผิดที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยนิยมใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื่องจากได้มีการใช้กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งระหว่างประเทศในประเทศไทยมาก่อนหน้านี้แล้ว ประกอบกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสะดวกและมีบทบัญญัติกฎหมายอย่างชัดเจน ซึ่งกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดที่นิยมใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย คือ กรรมวิธีประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งของ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ที่ใช้ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นสมาชิกของ TIFFA ทั้งนี้ กรรมการประกันภัยได้ออกกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่มีได้เป็นสมาชิกของ TIFFA แต่กรรมวิธีดังกล่าวไม่เป็นที่นิยม ดังนั้น กรรมวิธีที่ใช้อยู่ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างแพร่หลายจึงมีเพียงกรรมวิธีประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งของ บริษัท ซับป์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด เท่านั้น ซึ่งกรรมวิธีดังกล่าวได้มีการแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเมื่อพิจารณาขอบเขตความคุ้มครองตามกรรมวิธีแล้วพบว่าความรับผิดของผู้รับประกันภัยนั้นเป็นไปตามกฎหมาย นอกจากนี้ กรรมวิธีดังกล่าวยังได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนกรมการประกันภัยให้สามารถใช้เพื่อประกันภัยความรับผิดในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ โดยได้มีการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดกับบรรดาสมาชิกของ TIFFA แล้ว อย่างไรก็ตาม กรรมวิธีทั้งสองมีประเด็นควรพิจารณาว่าวงเงินรับประกันตามสัญญาประกันภัยความรับผิดตามที่ระบุในกรรมวิธีนั้นครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในระหว่างที่กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบหรือไม่ ซึ่งการที่กรรมธรรม์ทั้งสองกำหนดให้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องแจ้งถึงวินาศภัยที่เกิดขึ้นตามกำหนดเวลาเพื่อใช้เป็น ข้อมูลในการกำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยและอัตราค่าสินไหมทดแทนในปีต่อไปจึงเป็นการ เหมาะสมแล้ว อย่างไรก็ตาม ควรมีการควบคุมตรวจสอบการกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยรัฐ อย่างสม่ำเสมอ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดมิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

กองวิชาการและสถิติ สำนักงานประกันภัย. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง. กรุงเทพมหานคร. กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายประกันภัยทางทะเลควรมีผลใช้บังคับเมื่อใด. วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 15, เมษายน 2545 : 1.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 79/2540, 2259/2527, 621/2527.

จิตติ ดิงศภักดิ์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

จุฬา สุขมานพ. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.... วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ. ครั้งที่ 5, 2002.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2543.

ณิชชา คชาชีวะ. ผลกระทบของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

ธีระพล มิตรประยูร. การใช้บังคับกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถานบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

นิรัตน์ พุกาญจนานนท์. ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. ภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.

ประมวล จันทร์ชิวะ. วิทยาลัยการพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบูรพา. การประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เนติกุลการพิมพ์, กันยายน 2547.

ผาด ธเนศวรชกุล. ขอบเขตความรับผิดของผู้ส่งของในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, กรกฎาคม 2543.

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง. รวมคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศพร้อมหมายเหตุและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ. กรุงเทพมหานคร, พฤศจิกายน 2542.

สรพล สุขทรศนีย์. ศึกษากฎหมายแบบเรียงมาตรา "ประกันภัย". พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, กุมภาพันธ์ 2543.

ภาษาอังกฤษ

Anneliet van Beelen. Introduction Netherland Report on Multimodal Transport. Department of Commercial Law, University of Leiden, 1996.

ESCAP. Manual on Freight Forwarding. London: Steven & Sons, 1972.

International Federation of Freight Forwarders Associations. FIATA Bill of Lading.

Pimvimol Vipamaneerut, Trend of Multimodal Transport Law in the ASEAN, Tilleke & Gibbins International, 1997.

Ralph D. W. Multimodal Transport, Carrier Liability and Documentation. London: Lloyd's of London Press Ltd, 1995.

Thailand International Freight Forwarders Association. Freight Forwarding Handbook, TIFFA, 2004.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. ๒๕๕๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

เป็นปีที่ ๖๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สถาบันวิทยบริการ

จฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘"

มาตรา ๒1[๑] พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า การรับขนส่งโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

"ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

-ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน" หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑ หรือมาตรา ๔๔ หรือได้จัดแจ้งตามมาตรา ๔๕

-ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ก็ตาม

-ผู้ตราส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งมอบแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

-ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

-ใบตราส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่ง เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตามมาตรา ๒๒ นั้น

-รับมอบของ" หมายความว่า การที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของเพื่อขนส่งของให้ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

-ส่งมอบของ" หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(ข) นำของไปไว้ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว หรือ

(ค) มอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องส่งมอบของให้

-หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษดอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ของ” หมายความว่า สंहारิมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหา มาไม่ว่าของเหล่านั้นจะบรรทุกหรือได้บรรทุกไว้บนหรือได้ปากระวาง

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ดั้ง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“เป็นหนังสือ” หมายความว่า รวมถึงโทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นซึ่งพิมพ์ บันทึก ทำซ้ำหรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว

“ใบทะเบียน” หมายความว่า ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งใบจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่นายทะเบียน

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งนายทะเบียนแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ สัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับก็ได้

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ส่วนที่ ๑

บททั่วไป

มาตรา ๗ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่ง ตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์ หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสียสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนัดนั้นเป็นโมฆะ

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

มาตรา ๙ บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๐ ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ

ใบตราส่งต่อเนื่องอาจเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน ทั้งนี้ แล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมายจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสามให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นใด ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ ใบตราส่งต่อเนื่องพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(๑) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งสถานะ อันตราย สภาพการนำเสี่ยงแห่งของ หากจะต้องมี และจำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักรวมหรือปริมาณอย่างอื่นแห่งของ ทั้งนี้ ตามที่ผู้ตราส่งแจ้งหรือจัดให้

- (๒) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก
- (๓) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
- (๔) ชื่อผู้ตราส่ง
- (๕) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้
- (๖) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของ
- (๗) สถานที่ส่งมอบของ
- (๘) วันที่หรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาจะได้ตกลงกัน

ไว้โดยชัดแจ้ง

- (๙) ข้อความระบุว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน
- (๑๐) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่งต่อเนื่อง
- (๑๑) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย
- (๑๒) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องชำระซึ่งรวมถึงสกุลเงินที่จะต้องชำระหรือค่าระวางสำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้

(๑๓) เส้นทางที่จะใช้ขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ ถ้าทราบถึงรายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกใบตราส่งต่อเนื่อง

(๑๔) รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่ใบตราส่งต่อเนื่องใดที่ออกโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ให้ใบตราส่งต่อเนื่องนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง หากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา ๔

มาตรา ๑๒ ในกรณีและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติกรรมที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณีหรือมิได้ระบุข้อความไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องอย่างชัดเจน เช่น ระบุว่า “ผู้ตราส่งเป็นผู้ซ้มน้ำหนัก บรรทุก และตรวจนับ” “ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรจุตู้สินค้า” หรือข้อความอื่นในลักษณะเดียวกัน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ตามสภาพที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น

มาตรา ๑๓ ถ้ามิได้มีการบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา ๑๒ และถ้าใบตราส่งต่อเนื่องหรือข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องได้โอนหรือส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งได้ทราบและกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ห้ามมิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๑๔ เมื่อได้ออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่อง

มาตรา ๑๕ ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับใบตราส่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ส่วนที่ ๒
หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง

มาตรา ๑๖ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของจากผู้ตราส่งหรือจากบุคคลอื่นในนามผู้ตราส่งไว้แล้ว ให้ถือว่า ผู้ตราส่งได้รับรองความถูกต้องในรายละเอียดต่าง ๆ

เกี่ยวกับสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้น ตลอดจนลักษณะอันตรายแห่งของที่ตนได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการแจ้งข้อความไม่ถูกต้องตรงตามรายละเอียดตามวรรคหนึ่งที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้หรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้โอนใบตราส่งต่อเนื่องนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อบุคคลภายนอกนั้น

มาตรา ๑๗ ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

มาตรา ๑๘ เมื่อผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นและข้อควรระวังต่าง ๆ ถ้ามี หากผู้ตราส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ทราบ ให้สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น

(๒) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่บุคคลที่ได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่งนั้นแล้วเมื่อได้รับมอบของ

มาตรา ๑๙ แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๘ แล้ว แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นเป็นอันตราย หรือเป็นอันตรายใกล้จะถึงแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน หรือจะเป็นอันตรายอย่างแน่ชัด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง อาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๒๐

ส่วนที่ ๓

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

มาตรา ๒๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ให้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชกช้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ

มาตรา ๒๑ การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้อย่างชัดเจน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(๒) ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ต้องดำเนินการส่งมอบของดังต่อไปนี้

(๑) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่ผู้ถือ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง

(๒) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งได้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง ซึ่งได้สลักหลังโดยชอบ

(๓) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลโดยนามให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อระบุในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลและได้รับการเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งจากบุคคลดังกล่าว แต่ถ้ามีการโอนใบตราส่งต่อเนื่องดังกล่าวต่อไปเป็นประเภทเพื่อเขาส่งหรือโดยการสลักหลังลอยให้นำความใน (๒) มาใช้บังคับ

(๔) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดห้ามโอน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้พิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลนั้นแล้ว

ในกรณีที่ไม่มีการออกเอกสารใด ๆ ให้แก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ได้มาซึ่งสิทธิของผู้ตราส่ง หรือของผู้รับตราส่งตามที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุไว้

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง

หากมีพฤติการณ์ชัดเจนว่าไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่งได้ หรือผู้ตราส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ หากของนั้นได้พ้นจากอารักขาภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้วให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธินำของนั้นออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวาง ค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้น ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลัน หรือถ้าส่งมอบไม่ได้ ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้าเงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้ทำลายหรือจัดการกับของตามวรรคสองแล้วไม่ได้เงิน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอาจากผู้ตราส่งได้

มาตรา ๒๔ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับของหากปรากฏว่ามีการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายและถ้าผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องถึงการสูญหายหรือสภาพของความเสียหายแห่งของที่ได้รับนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายในหกวันนับแต่วันที่ได้รับของนั้น

มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการกระทำหรือดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของแล้วแต่กรณี ให้บุคคลผู้มีสิทธิรับของมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) รับของ

(๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า หรือ

(๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันนับแต่วันถึงกำหนดส่งมอบของ ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง บุคคลผู้มีสิทธิรับของมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ชำระค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้มีสิทธิรับของแล้ว ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

สถาบันวิทยบริการ

มาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๓) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

(๔) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๕) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น

(๖) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลະงาญ หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ

(๗) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าตาม (๗) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามสมควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ ๔

ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการคิดค่าเสียหาย

มาตรา ๒๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ในกรณีนี้ของซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้

จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาค่าเสียหายได้ตามมาตรา ๓๔ และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่มีการระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งต่อเนื่องนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ แต่ในกรณีที่นำเอาสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในกระสอบ ชิ้น ดั้ง ตู๋ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น มารวมบรรจุไว้ในภาชนะขนส่งเดียวกันโดยมิได้ระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมอยู่ในภาชนะขนส่งนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาได้สูญหายหรือเสียหาย ให้ถือว่าภาชนะขนส่งนั้นเป็นหน่วยการขนส่งอีกหน่วยหนึ่งต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้แปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

มาตรา ๓๑ ในกรณีที่น่าปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่าง ช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัด ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง สำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญา ระหว่างประเทศดังกล่าว

มาตรา ๓๒ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิให้ใช้บังคับ แก่กรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตรา ส่งต่อเนื่องแล้ว

(๒) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้ บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๓๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๒ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้ บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคล ทั้งหมดดังกล่าว รวมกันแล้วไม่เกินจำนวนความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ หรือ มาตรา ๓๑ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาที่ของนั้นจะมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควร จะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การคำนวณราคาของตามวรรคหนึ่ง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกัน และคุณภาพเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ตามวรรคสองต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

มาตรา ๓๕ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๓๔ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๖ คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในส่วนนี้ได้

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ ๕ การใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา ๓๗ ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด

และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ให้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

มาตรา ๓๘ สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการตามความในหมวด ๓ เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

ในกรณีฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง

หมวด ๒

การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรา ๓๙ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑

(๒) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา ๔๕ หรือ

(๓) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๔๘

มาตรา ๔๐ ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙

(๑) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(๑) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(๒) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

มาตรา ๔๑ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมีคุณสมบัติตามมาตรา ๔๐ และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนและออกใบทะเบียนภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียนและการออกใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติหรือหลักประกันไม่ถูกต้อง ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสี่สิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๒ ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

เมื่อได้ยื่นคำขอตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปได้จนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนนั้น

การขอต่ออายุใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขในการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ประกอบกิจการในฐานะตัวแทนตามมาตรา ๓๙ (๒) หรือ (๓) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย

มาตรา ๔๔ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ที่ประสงค์จะตั้งสาขาในการประกอบกิจการ ให้ขออนุญาตต่อนายทะเบียน นายทะเบียนจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ให้บริการก็ได้

การขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขาตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๒) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศพร้อมทั้งตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนและออกใบจดทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียน การออกใบจดทะเบียน การตั้งตัวแทนและสำนักงานสาขา ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๖ ใบจดทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) ให้มีอายุตามที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบจดทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบจดทะเบียนจะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบจดทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา ๔๒ วรรคสาม และวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๗ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) จะต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) หรือ
- (๒) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่ง หรือเป็นนายหน้า ตัวแทนหรือตัวแทนค้าต่างในกิจการขนส่ง

ตัวแทนตาม (๒) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของตัวการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

มาตรา ๔๘ ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๓) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศพร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนและออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนและการรับเป็นตัวแทน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ด้านนายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบอนุญาตได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๙ ใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๓) ให้มีอายุตามอายุของสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา ๔๒ วรรคสามและวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๕๐ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) และ (๓) จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำสั่งไม่รับจดทะเบียน ไม่รับจดทะเบียนไม่ออกใบทะเบียนตามมาตรา ๔๑ มาตรา ๔๕ หรือมาตรา ๔๘ ไม่ออกใบแทนใบทะเบียนตามมาตรา ๕๕ หรือไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนตามมาตรา ๔๒ มาตรา ๔๖ หรือมาตรา ๔๙ ผู้ยื่นคำขอมีสติ อุตธรรมคำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

มาตรา ๕๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา ๕๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนต้องแสดงใบทะเบียนไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา

มาตรา ๕๔ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) และ (๓) ต้องแสดงเอกสารสำคัญเกี่ยวกับการประกอบการของผู้ที่เป็นตัวการตามที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของตัวแทน

มาตรา ๕๕ ในกรณีที่ใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลายหรือชำ รุดในสาระสำคัญให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดดังกล่าว

การขอรับใบแทนใบทะเบียนและการออกใบแทนใบทะเบียนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีการย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการอย่างหนึ่งอย่างใดในใบทะเบียน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนแจ้งแก่นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง และให้นายทะเบียนหมายเหตุการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียน

มาตรา ๕๗ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใด

(๑) ไม่ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือไม่ดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๒) ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตที่ระบุว่าเป็นเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญ

(๓) ไม่ส่งหรือส่งรายงานไม่ถูกต้องหรือไม่มีรายการครบถ้วนตามมาตรา ๕๒

(๔) ไม่อำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่

ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องปฏิบัติให้ถูกต้องภายในเวลาอันสมควร

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามที่นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งตามวรรคหนึ่ง โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่มิคำสั่ง

มาตรา ๕๘ นอกจากกรณีที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตเมื่อปรากฏข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนให้ข้อมูลเท็จหรือกระทำฉ้อฉลเพื่อให้ได้รับจดทะเบียน

(๒) นายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๕๗ วรรคสองและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ดำเนินการให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าหนึ่งครั้งในรอบปี

(๓) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนหรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายที่ให้นำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้

หรือของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว

มาตรา ๕๙ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งนายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือให้เพิกถอนใบทะเบียน มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งของนายทะเบียน เว้นแต่รัฐมนตรีจะสั่งให้ทุเลาการบังคับ

ในระหว่างที่รัฐมนตรีพิจารณาคำอุทธรณ์ ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เว้นแต่จะเป็นการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

มาตรา ๖๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๕๙ วรรคสอง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งถูกเพิกถอนใบทะเบียนส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพิกถอนใบทะเบียน

มาตรา ๖๑ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันที่เลิกประกอบการ

เมื่อบอกเลิกประกอบการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ทำการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนบอกเลิกประกอบการต่อไปแต่มิให้เกินสามเดือนนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ส่งคืนใบทะเบียนต่อ
นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

มาตรา ๖๒ นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามความใน
พระราชบัญญัตินี้

ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่มี
อำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนใน
ระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวกับการ
ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๒) เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้าง
ตัวแทนและลูกจ้างของตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้
ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริง

(๓) สั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดำเนินการนำของที่เป็น
อันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือซึ่งเป็นของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งสั่งให้ชำระ
ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการนั้น ทั้งนี้ ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๖๓ ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม
มาตรา ๖๒ วรรคสอง ให้นุ้บุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือ
ตามสมควร

มาตรา ๖๔ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและ
พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๓

การระงับข้อพิพาท

มาตรา ๖๕ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- (๒) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

มาตรา ๖๖ คำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามพระราชบัญญัตินี้ และคำฟ้องเกี่ยวกับสัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรตามมาตรา ๕ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๖๗ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันเป็นหนังสือ กำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการโดยระบุสถานที่ คู่สัญญามีสิทธิดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศตามที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาตตุลาการก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการแต่ไม่ได้ระบุสถานที่ ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือกดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใดประเทศหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
- (๒) ประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้นซึ่งต้องปรากฏว่า คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

มาตรา ๖๘ ให้อนุญาตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวด ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ตกลงกันก็ได้

มาตรา ๖๙ ข้อความหรือข้อตกลงใดในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จำกัดสิทธิในการฟ้องคดีแพ่งต่อศาลหรือจำกัดสิทธิในการดำเนินการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นโมฆะ ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

หมวด ๔

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๗๐ ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่ได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนหรือโดยฝ่าฝืนคำสั่งให้เพิกถอนใบทะเบียนตามมาตรา ๕๘ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท และในกรณีที่มีการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แล้ว ให้ปรับอีกเป็นรายสัญญาในอัตราสัญญาละห้าหมื่นบาท

เพื่อประโยชน์แก่คู่สัญญาหรือผู้รับตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวที่ได้ทำไว้แล้วต่อไปจนแล้วเสร็จ

มาตรา ๗๑ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๓ หรือมาตรา ๔๗ วรรคสอง หรือฝ่าฝืนคำสั่งให้ระงับการประกอบการตามมาตรา ๕๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสามพันบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๗๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบทะเบียนตามมาตรา ๔๑ วรรคห้า มาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๔๕ วรรคห้า หรือมาตรา ๔๘ วรรคห้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๗๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๒ หรือมาตรา ๕๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๗๔ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๐ หรือมาตรา ๖๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๗๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๓ หรือมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๗๖ ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๗๗ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งต้องรับโทษตามมาตรา ๗๐ หรือมาตรา ๗๑ เป็นนิติบุคคล ให้กรรมการผู้จัดการ หุ่นส่วนผู้จัดการ หรือผู้ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลในเรื่องนั้น ต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นได้กระทำโดยตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอม หรือตนได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นแล้ว

มาตรา ๗๘ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่กระทำความผิดตามมาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓ มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๕ หรือมาตรา ๗๖ ได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิดนั้นแก่นายทะเบียนภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๗๙ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากประสงค์จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป ให้ดำเนินการขอจดทะเบียนหรือจัดแจ้งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เมื่อได้ยื่นขอจดทะเบียนหรือจัดแจ้งตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้นั้นประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปได้จนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้จดทะเบียนหรือจัดแจ้ง

มาตรา ๘๐ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่สร้างขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัตราค่าธรรมเนียม

(๑) ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๒) ใบจดแจ้ง	ฉบับละ	๘,๐๐๐	บาท
(๓) ใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	๘,๐๐๐	บาท
(๔) ใบอนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง			
จดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑)	ฉบับละ	๑,๐๐๐	บาท
(๕) ใบแทนใบทะเบียน			
(ก) ใบแทนใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(ข) ใบแทนใบจดแจ้ง	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(ค) ใบแทนใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๖) ค่าขอจดทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๗) ค่าขอจดแจ้ง	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๘) ค่าขอตั้งตัวแทน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๙) ค่าขอต่ออายุใบทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๑๐) ค่าขออนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการ			
ขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑)	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๑๑) ค่าขออื่น ๆ	ฉบับละ	๒๐๐	บาท

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทางมีรูปแบบหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**TRANSPORTATION SPECIALIST
LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY**

MEMBERS TIFFA OF PROGRAM I.

POLICY No. 92462255-92463681-IF-05

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
Chubb Insurance Company (Thailand) Limited

ชั้น 16 อาคารนิยะทาลาซ่า เลขที่ 52 ถนนสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ โทร. (662) 231-2640 แฟกซ์ (662) 231-2653
16th Floor Thaniya Plaza Building 52 Silom Road, Bangrak, Bangkok 10500 Tel. (662) 231-2640 Fax: (662) 231-2653



DESCRIPTION OF RISK
TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY
PROGRAM I

DECLARATIONS

Policy Number: 92462255-92463681-IF-06

Description of Risk

Insured : MEMBERS OF TIFFA
PROGRAM I

Insured's business : Insured's business activities arising from or relating to the issuance and services of FIATA Bill of Lading, unless otherwise declare and agreed by Chubb on a case by case basis where the respective amendments shall be endorsed into the policy.

Period of Insurance : 1st January 2006 TO 31st December 2006

Retroactive Date
(for Errors & Omissions: 1st January 2005

Cover : The Insurer agrees subject to the terms, conditions, limits of liability, deductibles, and exceptions contained herein or in the Policy, or endorsed or otherwise expressed hereon, to indemnify the Insured in relation to liability arising from the insured services, under the Coverage(s) below.

Coverage
Cargo Liability : - Covered

Extensions:
Customs Liability : - Covered
Third Party Liability : - Not Covered
Errors & Omissions : - Covered

Limits of Insurance
Cargo Liability : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence
Accident/Incident/Occurrence Baht 50,000,000
Aggregate Limit: Baht 50,000,000

Extensions with applicable limits:
Customs Liability : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence
Accident/Incident/Occurrence Baht 1,000,000
Aggregate Limit: Baht 1,000,000

Third Party Liability : Not Covered

Errors & Omissions : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence
Accident/Incident/Occurrence Baht 1,000,000
Aggregate Limit: Baht 1,000,000

Total Limit of This policy: Baht 50,000,000 in aggregate during policy period

**CHUBB**

TIFFA Scheme Limit : A combined limit for all members of TIFFA under this scheme is limited to Baht 50,000,000 each accident/occurrence for loss covered under the scheme

Deductibles (applied to each Accident/Incident/Occurrence):

Cargo Liability : Baht 10,000 but Baht 40,000 each accident/ Occurrence for hazardous cargo (IMDG)

Customs Liability : Baht 10,000

Third Party Liability : N/A

Errors & Omissions : Baht 40,000

Conditions : As per attached Transportation Specialist Legal Liability Insurance wordings, including the following additional clauses:

- Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion clause 10/11/03
- Institute Cyber Attack Exclusion Clause 10/11/2003
- Terrorism Exclusion Endorsement

Subject to the following:

Insured Services:

Operations - customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC.

Approved Contracts:

FIATA contracts

Hazardous Cargo - Movement and handling of hazardous cargo are subject to:

1. Requirements of current International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code,
2. Insured must be licensed & comply with the conditions laid down by the respective authorities in Thailand.

Jurisdiction and Governing Law : Thailand

Premium Rates

: Outbound

20' Container Basis

Baht 70.00 per T.E.U. for FCL or

Baht 12.00 per cubic meter for LCL

(Subject to a maximum charge Baht 150.- per T.E.U.)

Baht 17.50 per Container for Empty Container.

Baht 28.50 per Container for Empty Reefer Container.

40' and over 40' Container Basis

Baht 140.00 per F.E.U. for FCL or

Baht 12.00 per cubic meter for LCL

(Subject to a maximum charge Baht 300.- per F.E.U.)

Baht 17.50 per Container for Empty Container.

Baht 28.50 per Container for Empty Reefer Container.

Inbound*

for FCL Basis :

Baht 36.00 per J/O or B/L for 20' Container

Baht 73.00 per J/O or B/L for 40' and over 40' Container

for LCL Basis :

Baht 4.50 per Cubic Meter

but not exceed Baht 65 per J/O or B/L for 20' Container

but not exceed Baht 130 per J/O or B/L for 40' and over 40' Container



Other Types of Conveyance :
Baht 23.00 per J/O or B/L for Pick Up Truck.
Baht 47.00 per J/O or B/L for 6-Wheels Truck.
Baht 47.00 per J/O or B/L for 10-Wheels Truck.

Annual Minimum and Deposit Premium : Baht 8,594.24 (Inclusive of VAT & Stamp Duty)

The Insured shall report to Chubb on monthly basis within 15th days at the end of each month. It is a condition of this policy that until expiry the Insured is bound to declare hereunder each and every shipment of despatch falling within its scope without exception, Chubb being bound to accept same up to but not exceeding the Limits of Liability specified herein. In the event the actual premium is in excess of the Minimum Deposit, the Insured shall remit the additional premium to Chubb. If the actual is less than the Minimum Deposit, Chubb will not repay the difference to the Insured.

In witness whereof this policy has been signed by a duly Authorized Representative of the Company, in Thailand.

Director

Director



Authorized Officer

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Contract

Words and phrases that appear in **bold print** have special meanings and are defined in the Definitions section of this contract.

Throughout this contract the words "you" and "your" refer to the **insured** named in the Declarations to this policy, and any other person or organization qualifying as an **insured** under this contract. The words "we," "us" and "our" refer to the company providing this insurance.

In addition to the **insured** named in the Declarations, other persons or organizations qualify as **insureds**. Those persons or organizations and the conditions under which they qualify are identified in the Who Is Insured section of this contract.

Who Is Insured

Sole Proprietorship

If you are an individual, you and your spouse are **insureds**, but only with respect to the conduct of a business of which you are the sole owner.

Partnership or Joint Venture

If you are a partnership or joint venture, you are an **insured**. Your members, your partners, and their spouses are also **insureds**, but only with respect to the conduct of your business.

Other Organizations

If you are an organization other than a partnership or joint venture, you are an **insured**. Your **executive officers** and **directors** are **insureds**, but only with respect to their duties as your officers or directors.

Employees

Your **employee**, other than your **executive officers**, are **insureds**, but only for acts within the scope of their employment by you or while performing duties related to the conduct of your business.

No **employee** is an **insured** for loss or damage to property owned or occupied by or rented or loaned to that **employee**, any of your other **employees**, or any of your partners or members (if you are a partnership or joint venture).

Limitation On Who Is Insured

No one is an **insured** for the conduct of any current or past partnership or joint venture that is not shown as a named **insured** in the Declarations.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



CHUBB

Coverage

Cargo Liability

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

166

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, we will pay claims the insured becomes legally obligated to pay for direct physical loss or damage to cargo arising out of:

1. the issuance of your Air Waybill or Ocean Bill of Lading and/or FIATA Bill of Lading;
2. any international transport convention or compulsory national law;
3. any standard trading conditions approved by a national freight forwarding, road haulage or warehousing association;
4. your standard trading conditions provided they accept no greater liability or responsibility than those in the FIATA standard bill of lading or national association standard conditions; or
5. a contract which is approved by us and noted in the Declarations;

in the conduct of your business as an **international transportation specialist**.

We will also pay claims the insured becomes legally obligated to pay by reason of liability imposed by law for direct physical loss or damage to containers not owned or leased by you whilst in your care, custody and/or control.

The physical loss or damage must be caused by an accident occurring during the policy period. An accident means an unforeseen occurrence and includes repeated exposure to similar conditions.

Extensions

Customs Liability

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, "Administrative fine and penalty" as appearing in the Fines or Penalties exclusion is modified as follows:

We will cover claims for fines, penalties and confiscation of property imposed by an authority having jurisdiction over your insured activity for your negligent and unintentional breach of import or export regulations only. These fines and penalties are limited to additional customs duty, sales tax, value added tax or other similar monetary charges that would otherwise not have been due but for your negligent and unintentional breach of import or export regulations.

The coverage provided under this extension does not apply to any breach of any law, regulation or order enforced by the United States government, its agencies and all political subdivisions in the United States of America.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Third Party Liability

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, we will pay claims the insured becomes legally obligated to pay for:

Accidental death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical and funeral expenses) of any third party, and the consequential loss resulting from such death, injury, or illness.

Physical loss or damage to third party property not in your physical care, custody, and/or control, and consequential loss resulting



TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

from such loss or damage.

in the conduct of your business as an international transportation specialist.

ADDITIONAL EXCLUSIONS

The following are added to the exclusions section of this policy in respect of coverage provided by this extension.

- A. Death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical, and funeral expenses) of any of your **employees**. For the purpose of this extension, the term **employees** include those working under a contract of service or apprenticeship and your directors and officers.
- B. Death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical, and funeral expenses) of any contractor, sub-contractor and/or their **employees** engaged by you or by any of the entities listed in the Declarations or any subsidiary thereof nor to any sub-contractor of any contractor and/or their **employees** engaged by you or any of the entities stated above or any of their subsidiaries.
- C. Loss or damage to your or your contractors', subcontractors' and/or agents' owned, occupied, leased, or rented property, regardless of cause.
- D. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from the ownership or use by or on behalf of the insured of:
 1. Any vehicle (or machine) which is capable of self-propulsion or attached to a self-propelled vehicle and used in circumstances to which road or traffic ordinance apply; or insured under any form of motor or automobile insurance policy; or
 2. Any vessel, cycle, vehicle, locomotive, aircraft, container, chassis, trailer.
- E. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from or any property and/or equipment that is sold or supplied or repaired or renovated or let out for hire and no longer in the insured's possession or control.
- F. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from the ownership or tenure by the insured of any land or buildings not specified in the Declarations.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Errors & Omissions

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations of this policy, we will pay claims first made and reported during the Period of Insurance which the insured becomes legally obligated to pay for:

- financial loss of customers arising from:
 1. delay in performing your contractual obligations;
 2. failure to perform your contractual obligations;
 3. an incorrect statement or omission in documentation; or



4. delivery of cargo contrary to your contractual obligations under a bill of lading or contract of carriage

which is caused by a negligent act, error or omission committed in the conduct of your business as an **international transportation specialist** provided that such financial loss excludes:

- i. for the avoidance of doubt, any loss caused directly or indirectly by any wrongful, wilful, knowing &/or intentional acts by you or your **employees**;
 - ii. any physical loss or damage to cargo;
 - iii. loss arising from delay resulting directly or indirectly from special instructions by your customers.
- reasonable extra expenses incurred with our prior written approval in redirecting misdirected cargo to the correct destination. These extra expenses are limited to the actual transportation costs of transporting the cargo from the place you originally received it, to the incorrect destination, plus the cost of transporting the cargo from the incorrect destination to the correct destination, less all freight and other charges due to you for the transport of the cargo from the original port of origin to the correct destination. We will not pay for air transportation (or any expedited method of transportation) of misdirected cargo to the correct destination unless the original transportation contract required air transportation.

CONDITIONS:

The following additional conditions are added to this policy and in respect of coverage provided by this extension:

- A. This extension is on a **claims made and reported** basis. It applies only to **claims** first made against the **insured** and reported to us in accordance with the Duties in The Event of Negligent Act, Error or Omission, **Claim or Suit Condition** during the Period of Insurance.
- B. Unless otherwise stated in the Declarations, the Retroactive Date is deemed to be the inception of the policy.
- C. A basic extended reporting period is automatically provided. Under this provision a **claim** first made against you and reported to us in accordance with the Duties in The Event of Negligent Act, Error or Omission, **Claim or Suit Condition** within 90 days after the end of the Period of Insurance will be deemed to have been made and reported on the last day of this policy period.
- D. The basic extended reporting period does not apply to **claims** that are covered under any subsequent insurance you purchase, or that would be covered, but for exhaustion of the amount of insurance applicable to such **claims**.

Claims based on a negligent act, error or omission that occurred before the commencement of the Period of Insurance are covered, but only if all of the following additional conditions are met:

1. no **Insured** (past or present) had knowledge of the prior negligent act, error or omission as of the commencement of the Period of Insurance, nor could any **insured** in any reasonable way foresee that a **claim** might be made;



2. the claim is reported by you to us in writing during the Period of Insurance;
3. any other insurance or agreement of indemnity applying to the claim has been used up; and
4. such negligent act, error or omission occurs on or after the Retroactive Date.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Limits Of Insurance

The Limits of Insurance shown in the Declarations and the rules below fix the most we will pay regardless of the number of:

- insureds;
- negligent acts, errors or omissions;
- claims made or suits brought; or
- persons or organizations making claim or bringing suits.

The Limits Of Insurance apply separately to each consecutive annual period and to any remaining period of less than 12 months, starting with the beginning of the Period of Insurance, unless the Period of Insurance is extended after issuance for an additional period of less than 12 months. In that case, the additional period will be deemed part of the last previous Period of Insurance for the purposes of determining the Limits of Insurance.

Aggregate Limit

The Aggregate Limit is the most we will pay for the sum of all claims and Supplementary Payments.

Limit for Each Accident/Incident/Occurrence

The Limit for Each Accident/Incident/Occurrence is the most we will pay for the sum of claims and Supplementary Payments that result from a single accident, incident or occurrence.

Any amount paid for claims and Supplementary Payments arising out of an accident, incident or occurrence will reduce the amount of the applicable Aggregate Limit available for payment of claims and Supplementary Payments arising out of any other accident, incident or occurrence.

If the applicable Aggregate Limit has been reduced by the payment of claims and Supplementary Payments to an amount that is less than the relevant Limit for Each Accident/Incident/Occurrence, the remaining Aggregate Limit is the most that will be available for payment of claims and Supplementary Payments arising out of any other accident, incident or occurrence.

A series of related accidents, incidents or occurrences shall be treated as a single accident, incident or occurrence and will be subject to the Limits of Insurance in effect when the first claim is made against the insured and reported to us, in accordance with the terms of this policy. This includes any series of accidents, incidents or occurrences which occur over more than one annual period.



Deductible

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

170

Subject to the applicable Limit of Insurance, our obligation to pay claims or Supplementary Payments applies only to the amount of claims or Supplementary Payment in excess of the deductible amount shown in the Declarations. The deductible shall apply separately to each claim. A series of related accidents, incidents or occurrences shall be treated as a single claim and will be subject to the Limits of Insurance in effect when the first claim is made against the insured and reported to us, in accordance with the terms of this policy. This includes any series of accidents, incidents or occurrences which occur over more than one annual period.

Investigation and Defense

We will have the right and duty to defend any insured against a suit or a claim to which this insurance applies. However, we will have no duty to defend any insured against a suit or a claim to which this insurance does not apply. We may at our discretion investigate any negligent act, error or omission and settle any claim or suit that may result.

The amount we will pay for claims and Supplementary Payments is limited to the Limits of Insurance. Our right and duty to defend ends when the applicable Limit of Insurance has been exhausted.

The amount we pay to investigate and defend any suit or claim is part of and will reduce the Limits of Insurance.

We have no further obligation or liability to pay sums or perform acts or services unless explicitly provided for under Supplementary Payments shown below.

Supplementary Payments

We will pay, with respect to any claim we investigate or settle, or any suit against an insured we defend:

- all expenses we incur;
- the premium amount for appeal bonds, or for bonds to release attachments, but only for premium amounts within the amount of insurance available. We do not have to apply for or furnish these bonds;
- reasonable expenses incurred by the insured at our request to assist us in the investigation or defense of the claim or suit or pursuant to the section entitled Joint Duties In a Non-Admitted Jurisdiction Or Where We Do Not Exercise Our Right to Defend but we will not pay for loss of earnings. Such expenses shall exclude remuneration of employees, directors or officers or office overheads, travel costs unrelated to a claim or other administration costs. We will not pay any expenses unless authorized in writing by us;
- costs taxed against the insured in the suit;
- prejudgment interest awarded against the insured on that part of the judgment we pay. If we made an offer to pay the applicable Limit of Insurance, we will not pay any prejudgment interest based on that period of time after the offer; and
- all interest on the full amount of any judgment that accrues after entry of the judgment and before we have paid, offered to pay, or deposited in court the part of the judgment that is within the applicable Limit of Insurance.

These payments will reduce all applicable Limits of Insurance.



We will also pay the following expenses related to shipments, which payments will reduce the Limits of Insurance:

in respect of Bill of Lading liability, we will provide security for general average, salvage and special charges due from cargo interests under your bill of lading. You will not release cargo to consignees without taking counter security for the general average, salvage and special charges (underwriters' guarantees or cash deposits). If you release cargo without obtaining counter security, you must pay us back any sums we are obliged to pay in respect to cargo within 45 days.

The following expenses are collectively covered up to Baht 1,000,000 in the annual aggregate:

- **Uncollected Cargo**
extra costs incurred solely by the total failure of the consignee to collect or remove cargo at the place of delivery less:
 - costs which you would have incurred in any event
 - proceeds from sale of cargo
 - sums which you can recover from anyone else
- **Completion of carriage**
Costs, additional to costs which you would have incurred in any event, incurred to complete your contractual obligation transport the cargo to the place of delivery – and arising solely from the failure of your subcontractor (or person acting on its behalf) to pay its debts (or pay promptly);
- costs of disposing of cargo following an accident;
- quarantine & disinfection (including fumigation) following an accident and other than in the normal course of business.

These payments will reduce all applicable Limits of Insurance.

Coverage Territory

This insurance applies anywhere, except it does not include any country where the government of the United States of America prohibits us from providing insurance. However, the insured's responsibility to pay damages must be determined by a suit on the merits or in a settlement we agree to.

Exclusions

Asbestos

This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of the actual, alleged or threatened contaminative, pathogenic, toxic or other hazardous properties of asbestos.

✓ This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of any:

- demand, order, request or regulatory or statutory requirement that any insured or others test for, monitor, clean up, remove, contain, treat, detoxify or neutralise, or in any way respond to, or assess the effects of asbestos; or
- claim or proceeding or directive or judgement by or on behalf of a governmental authority or judicial authority or others for damages because of testing for, monitoring, cleaning up, removing, containing, treating, detoxifying or neutralizing, or in



TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

172

any way responding to, or assessing the effects of asbestos.

Asbestos means asbestos in any form, including its presence or use in any alloy, by-product, compound or other material or waste. Waste includes material to be recycled, reconditioned or reclaimed.

Bodily Injury	This insurance does not apply to bodily injury (except under Third Party Liability extension), advertising injury or personal injury .
----------------------	---

Actions From Related Companies	This insurance does not apply to claims made by one insured against another insured , or made by any business enterprise which controls or is controlled through 10% or more of voting power or by contract or by common management by any insured , or is part of a group of companies, one of which is an insured , having common ultimate ownership.
---------------------------------------	---

Acts Of Terrorism or Sabotage	This insurance does not apply to any claim arising out of state sponsored, government directed or politically, economically or religiously motivated acts of terrorism or sabotage.
--------------------------------------	---

Contractual Liability	<p>This insurance does not apply to the defense of any claim or suit or payment of any damages that you are legally liable to pay, solely by reason of your assumption of liability in a contract or agreement, other than those contracts covered by the Coverage Cargo Liability section on page 2 hereof.</p> <p>This exclusion does not apply to liability for damages that the insured would have in the absence of such contract or agreement.</p>
------------------------------	---

Damage To Your Property Or The Property Of Others	<p>This insurance does not apply to claims for:</p> <p>A. loss or damage to your owned, leased or rented property; or</p> <p>B. loss or damage to the property of others</p> <p>where such loss or damage is:</p> <p>caused by an unexplained loss, mysterious disappearance or loss disclosed on taking inventory;</p> <p>arising from inherent vice, deterioration, decay, rot or any quality, fault or weakness in the property that caused it to damage or destroy itself; or</p> <p>caused by or resulting from voluntary parting of title to or possession of the property because of any fraudulent scheme, trick or device.</p>
--	---

Dishonesty	<p>This insurance does not apply to any claim arising out of any fraudulent, dishonest, malicious or criminal acts or omissions committed alone or in collusion with others by you, your partners, directors, trustees, employees, anyone performing acts coming within the scope of the usual duties of your employees, or by anyone authorized to act for you, or anyone to whom you have entrusted covered property for any purpose.</p> <p>This Dishonesty exclusion does not apply to:</p> <p>A. acts of vandalism;</p> <p>B. acts committed by carriers or warehousemen for hire or anyone claiming to be a carrier or warehouseman for hire, other than:</p>
-------------------	---



1. you, your partners, directors, trustees and employees;
 2. anyone performing acts coming within the scope of the usual duties of your employees; or
 3. anyone authorized to act for you.
- C. ensuing loss or damage caused by or resulting from a peril not otherwise excluded.

Electronic Date Recognition

This insurance does not apply to any claim arising out of:

- A. the actual or potential inability of any:
1. hardware, software, operating system, network, microprocessor;
 2. other computer, data processing or communications system equipment or components; or
 3. other system, equipment or component that communicates with any of the foregoing, to accept, retrieve, recognize, understand, interpret, identify, distinguish, process, communicate or otherwise use;
 4. any date; or
 5. information or code which contains dates; or
- B. the rendering of, or failure to render any service or advice in connection with paragraph A above.

Excluded Cargo

This insurance does not apply to any claim involving

- Jewellery or precious stones;
- Currency, coins, bank notes or bullion;
- Gold, silver, platinum, or other precious metals or alloys;
- Accounts, bills, deeds, bonds or other evidence of debt; or
- Securities

Fees Or Charges

This insurance does not apply to any claim arising out of any disputes involving your fees, charges, or tariff or the return of same.

Fiduciary Funds

This insurance does not apply to any claim arising out of any inability, or intentional failure, to pay or collect money or arising from your administration of funds or securities held in a fiduciary capacity.

Fines Or Penalties

This insurance does not apply to any criminal, civil or administrative fine or penalty save to the extent that you are covered under the Customs Liability extension.

Governmental Action

This insurance does not apply to any claim arising out of seizure, confiscation, expropriation, nationalization or destruction of property by order of governmental authority, whether de jure or de facto, regardless of any other cause or event that directly or indirectly:

- contributes concurrently to;



- contributes in any sequence to; or
- worsens,

the loss or damage, even if such other cause or event would otherwise be covered.

This Governmental Action exclusion does not apply to loss or damage caused by or resulting from acts of destruction ordered by governmental authority:

- A. when taken at the time of a fire to prevent its spread, if the fire would be covered under this insurance; or
- B. if the act of destruction is made necessary by direct physical loss or damage to:
 1. cargo while in transit; or
 2. a conveyance in or on which cargo while in transit is loaded, caused by or resulting from a peril not otherwise excluded.

Import or Export Acts This insurance does not apply to any claim arising out of any violation or alleged violation of governmental act, law or ordinance regulating imports or exports or regarding restrictive trade practices or boycotts or any similar act, law or ordinance.

Importer/Exporter Of Record This insurance does not apply to any claim arising solely from your actions as importer and/or exporter of record.

Insurance This insurance does not apply to any claim arising out of insurance or surety bond advice or arrangements except when incidental to other international transportation specialist services being performed.

Wrongful, Wilful, Knowing &/or Intentional Acts This insurance does not apply to any claim arising out of an act that:

- is intended by the insured; or
- can be expected from the standpoint of a reasonable person; to cause loss or damage, even if the loss or damage is of a different degree or type than actually intended or expected.

Wrongful conduct includes but is not limited to: dishonest, criminal, intentional, deliberate, fraudulent, or knowingly wrongful or malicious acts or omissions, gross negligence or conversion.

Labor Dispute This insurance does not apply to any claim arising out of labor disputes, strikes, locked out workman, or persons taking part in labor disturbances, civil riots, or civil commotion.

Nuclear Hazard This insurance does not apply to any claim arising out of nuclear reaction or radiation, or radioactive contamination, however caused.

Pollution This insurance does not apply to any claim for actual, alleged or threatened exposure to, or generation, storage, transportation, discharge, emission, release, escape, seepage, migration, dispersal, treatment, removal or disposal of any pollutants unless caused by an event which is



sudden and accidental, and neither expected or intended by the insured, and became known to the insured within 72 hours after its commencement and is reported to us within 90 days thereafter.

This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of:

- (a) any fines, penalties, punitive damages, exemplary damages, treble damages or any other damages resulting from the multiplication of compensatory damages.
- (b) any site or location used in whole or in part for the handling, processing, treatment, storage, disposal or dumping of any pollutants.
- (c) the cost of evaluating and/or monitoring and/or controlling any pollutants.
- (d) the cost of removing and/or nullifying and/or clearing up any pollutants on property at any time owned and/or leased and/or rented by the insured and/or under the control of the insured.

Punitive Damages / This insurance does not apply to any claim for or award of punitive or exemplary damages.

Transportation Equipment / This insurance does not apply to any claim arising from the ownership, maintenance, operation or use by you, or in your interest or at your direction, of watercraft, automobiles, motor vehicles, aircraft, or mobile vehicles of any kind.

Special Cargo The following special cargoes will be covered, up to 10% of the Cargo Liability Limit of Insurance or Baht 2,000,000, whichever is lower:

- tobacco or tobacco products
- beer, wine or other alcoholic beverages
- furs or garment trimmed with fur
- bona fide works of art
- live animals

War And Military Action This insurance does not apply to any claim arising out of:

- war, including undeclared or civil war;
- warlike action by a military force, including action in hindering or defending against an actual or expected attack, by any government, sovereign or other authority using military personnel or other agents; or
- insurrection, rebellion, revolution, usurped power or action taken by governmental authority, whether de jure or de facto in hindering or defending against any of these,

regardless of any other cause or event that directly or indirectly:

- contributes concurrently to;
- contributes in any sequence to; or
- worsens,

the loss or damage, even if such other cause or event would otherwise be



covered.

Willful Violation This insurance does not apply to any claim arising out of the wilful violation of any law or ordinance.

Conditions

Arbitration In case of any dispute, contradiction or demand under the policy between us and the person legally entitled under the policy, the matter shall be determined by arbitration conducted in accordance with the regulations of the Department of Insurance governing arbitration, which determination shall be final and binding on all parties.

Audit Of Books And Records We may audit your books and records as they relate to this insurance at any time during the term of this policy and up to three years afterwards.

Cancellation The first named insured in the Declarations may cancel this policy or any of its individual coverages at any time by sending us a written request or by returning the policy and stating when thereafter cancellation is to take effect.

We may cancel this policy or any of its individual coverages at any time by sending to the first named insured a notice 30 days (20 days in the event of non-payment of premium) in advance of the cancellation date. Our notice of cancellation will be mailed to the first named insured's last known address, and will indicate the date on which coverage is terminated. If notice of cancellation is mailed, proof of mailing will be sufficient proof of notice.

The earned premium will be computed on a pro rata basis. Any unearned premium will be returned as soon as practicable.

Changes This policy can only be changed by a written endorsement that becomes part of this policy. The endorsement must be signed by one of our authorized representatives.

Compliance By Insured We have no duty to provide coverage under this policy unless you and any other involved insured have fully complied with all of the terms and conditions of the policy.

Concealment Or Misrepresentation This insurance is voidable, at our election, if you or any other insured intentionally conceals or misrepresents any material fact or circumstance relating to this insurance at any time.

Currency Provision We will pay any loss in the same currency as the currency of the Limits Of Insurance stated in the Declarations, unless otherwise provided.

When payment of a loss involves any currency other than that of the Limits Of Insurance shown in the Declarations, we will convert the value of the



loss to the currency of the Limits Of Insurance shown in the Declarations at the free rate of exchange as published by Bangkok Post, as of the date of loss, or, for ongoing disability or medical payments as of the date of the respective payment.

After we make any conversion from another currency, we will apply all other terms of this policy to determine the amount of our final loss obligation.

At our sole option and upon your request, or the request of the injured employee or his dependents, we may also pay loss under this policy in any currency.

First Named Insured

The person or organization first named in the Declarations is primarily responsible for payment of all premiums. The first named Insured will act on behalf of all other named Insureds, for the giving and receiving of notice of cancellation or non-renewal and the receiving of any return premiums that become payable under this policy.

Inspections And Surveys

We may:

- make inspections and surveys at any time;
- give you reports on conditions we find; and
- recommend changes.

Any inspections, surveys, reports or recommendations relate only to insurability and the premiums to be charged. We do not make safety inspections. We do not undertake to perform the duty of any person or organization to provide for the health or safety of workers or the public. And we do not warrant that conditions:

- are safe or healthful; or
- comply with laws, regulations, codes or standards.

This condition applies not only to us, but also to any rating, advisory, rate service or similar organization which make insurance inspections, surveys, reports or recommendations for us.

Duties In The Event Of Negligent Act, Error Or Omission, Claim or Suit

A. You must see to it that we are notified immediately in writing of any negligent act, error or omission even if a claim has not been made. To the extent possible, notice should include:

1. How, when and where the negligent act, error or omission took place;
2. The names and addresses of any claimants, possible claimants and witnesses;
3. the nature and location of the negligent act, error or omission;
4. the insureds, involved;
5. what happened, or did not happen, and what claim might be made against you; and
6. copies of documents relating to the transaction, including those instructions received prior to the negligent act, error or omission.

B. If a claim is made or suit is brought against any insured, you must:

1. Immediately record the specifics of the claim or suit and the



- date received; and
2. Notify us in writing as soon as practicable.
- C. You and any other involved insured must:
1. Immediately send us copies of any demands, notices, summonses or legal papers received in connection with the claim or suit;
 2. Authorize us to obtain records and other information;
 3. Cooperate with us in the:
 - a. Investigation or settlement of the claim or
 - b. Defense of the suit; and
 4. assist us, upon our request, in the enforcement of any right against any person or organization which may be liable to the insured because of loss or damage to which this insurance may also apply.
- D. No insured will, except at that insured's own cost, make a payment, assume any obligation, including any financial guarantee or guarantee payment or incur any expense, other than for first aid, without our written consent. Further, you must not make any statements admitting responsibility for the claim. If you do any of the above, it will result in our denial of your claim even though the claim might have been covered by the policy.
- E. You must keep strictly confidential your negligent act, error or omission unless you are required by law to disclose it. If you are consulting a lawyer, you may disclose the negligent act, error or omission only to your lawyer under confidentiality.
- F. You must not make any admission in respect of, nor offer to settle, any claim or suit without our prior written consent.

Joint Duties In a Non-Admitted Jurisdiction Or Where We Do Not Exercise Our Right To Defend

For a claim or suit to which this insurance applies that arises in a non-admitted jurisdiction or anywhere we cannot exercise our right to defend a claim or suit, we will consult with you and with any other insured.

You or any other insured must:

- make such investigation, defense or settlement as we deem reasonable;
- obtain our approval for any payment; and
 - effect approved payments to others, in accordance with the terms of this insurance.

We retain the right to assume control of any investigation, defense, settlement or recovery proceedings. You or any other insured have the duty to cooperate with us in these proceedings.

Legal Action Against Us

No person or organization has a right under this insurance:

- to join us as a party or otherwise bring us into a suit asking for damages from an insured; or
- to sue us on this insurance unless all of its terms have been fully complied with.

A person or organization may sue us to recover on an agreed settlement or on a final judgment against an insured obtained after:



- an actual trial in a civil proceeding;
- an arbitration proceeding; or
- an alternative resolution proceeding,

but we will not be liable for damages that are not payable under the terms of this insurance or that are in excess of the applicable Limits of Insurance.

No Benefit To Carrier Or Bailee

No person or organization, other than you, having custody of covered property will benefit from this insurance.

Other Insurance

If you have other insurance which applies to the loss, the other insurance must pay first. It is the intent of this policy to apply to the amount of loss which is more than the limit of liability of the other insurance. We will not pay more than our limit of liability.

In the event that either you or us believe that other insurance policies could apply to a submitted claim you must:

- provide us with copies of the policies;
- timely and properly submit claims to these insurance companies; and
- provide us with copies of those claims and all correspondence.

Reimbursements to the Insured

We can request that you, on our behalf, make payment directly to any person entitled thereto. Upon receipt of proof of payment, we will reimburse you for any such payments. In a **non-admitted jurisdiction** we can ask you to investigate, defend and settle claims, proceedings and suits involving your employees. We will reimburse you for the reasonable cost of such investigation, defense and settlement.

In most cases, we will make payments directly, at your option and on your behalf. We will make voluntary payments only on condition that the employee or dependents receiving such payment execute a full release of all claims against you on account of such loss as may be required by us and, in addition executed an assignment to us of any right of action which they may have against any person, firm, corporation or estate, other than you, who is or may be liable for such loss. If we collect by virtue of such assignment an amount in excess of the voluntary payments made or agreed to be made, we will be entitled to, and shall retain from the amount recovered, our expenses incident to such recovery and the amount of payments made or agreed to be made. We will pay any remaining balance of the amount recovered to the person or persons executing such assignments. We will have full power and discretion to proceed against the party at fault or settle with such party upon such terms as may seem desirable to us, either without litigation or during pendency thereof.

Separation Of Insureds

Except with respect to the Limits Of Insurance and any rights or duties specifically assigned in this insurance to the first named insured this insurance applies:

- as if each named insured were the only named insured; and
- separately to each insured against whom claim is made or suit is brought.



Severability

If any part of this policy is found to be unenforceable or invalid, the remainder of this policy continues to be in effect.

This Is The Entire Contract

When you accept this agreement, you agree that:

- this policy is issued in reliance upon the truth of the statements and representations in your application;
- the statements and representations are yours; and
- neither you, nor we, have agreed to anything not contained in this policy.

Titles Of Paragraphs

The titles of the various paragraphs of this policy and endorsements, if any, attached to this policy are inserted solely for convenience or reference and are not to be deemed in any way to limit or affect the provisions to which they relate.

Transfer Of Rights And Duties

Your rights and duties under this insurance may not be transferred without our written consent. However, if you die, then your rights and duties will be transferred to your legal representative, but only while acting within the scope of duties as your legal representative, or to anyone having temporary custody of your property until your legal representative has been appointed.

Transfer Of Rights Of Recovery

If the insured has rights to recover all or part of any payment we have made under this insurance, those rights are transferred to us. The insured must do nothing to impair them. At our request, the insured will bring suit or transfer those rights to us and help us enforce them.

What Law Governs

This policy will be governed by Laws of Thailand.

When We Do Not Renew

If we decide not to renew this policy, we will mail or deliver to the first named insured stated in the Declarations written notice of the non-renewal not less than 60 days before the expiration date. If notice of non-renewal is mailed, proof of mailing will be sufficient proof of notice.

Definitions

WHEN USED WITH RESPECT TO INSURANCE UNDER THIS CONTRACT:

Advertising

Advertising means any advertisement, publicity article, broadcast or telecast.

Advertising Injury

Advertising injury means injury, other than bodily injury or personal injury, arising solely out of one or more of the following offenses committed in the course of advertising of your goods, products or services:

- oral or written publication of advertising material that slanders or libels a person or organization;
- oral or written publication of advertising material that violates a person's right of privacy; or
- infringement of copyrighted advertising materials or



infringement of trademarked or service marked titles or slogans.

Agreed Settlement **Agreed settlement** means a settlement and release of liability signed by us, the insured and the claimant or the claimant's legal representative.

Bodily Injury **Bodily Injury** means physical injury, sickness, disease, mental anguish, mental injury, shock or humiliation sustained by a person; it also includes death at any time resulting therefrom.

Claim **Claim** means a demand for damages and if the Customs Liability extension applies, a demand for fines, penalties or confiscation of property as described therein and if the Errors & Omissions extension applies, the demand for extra expenses as approved in accordance therewith. **Claim** does not mean a demand for damages by any insured.

Consolidator **Consolidator** means any person or organization that arranges for land, sea or air transportation of less than container load cargo and when necessary operates under authority of a governmental agency or international transportation association.

Contaminant **Contaminant** means an impurity resulting from the mixture of or contact of a substance with a foreign substance.

Customs Broker **Customs broker** means an agent for an importer/exporter operating under the authority of the government agency having jurisdiction, who advises on the technical requirements of importing/exporter, prepares and files documents, deposits import/export duties, secures release of goods and arranges methods of delivery.

Employee **Employee** includes a leased worker but does not include a temporary worker.

Executive Officer **Executive officer** means a person holding any of the officer positions created by your charter, constitution or by-laws.

Freight Forwarder **Freight forwarder** means:

- an agent for a shipper/consignee; or
- an organization who arranges for the delivery of cargo on behalf of the agent for a shipper/consignee,

who arranges the international or domestic movement of the cargo via land, air or sea, and prepares or checks various shipping documents and otherwise arranges for the transportation of cargo on behalf of shippers/consignee.

Insured **Insured** means any person or organization qualifying as an insured under the Who Is Insured provisions and against whom claim is made or suit is brought.



CHUBB

International
Transportation
Specialist

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

182

International transportation specialist means a customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC.

International transportation specialist does not mean any other business activity you may conduct including chartering; stevedoring; managing, owning or operating vessels; acting as a shipping agent or broker; acting as a terminal operator; or acting as a warehouseman, packer crater or hauler goods (except as incidental to operations defined in customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC).

Leased Worker

Leased worker means a person leased to you by a labor leasing firm under an agreement between you and the labor leasing firm, to perform duties related to the conduct of your business. Leased worker does not include a temporary worker.

Money

Money means:

- currency, coins, bank notes or bullion;
- food stamps;
- checks or drafts drawn on any account; or
- travelers checks, registered checks and money orders, held for sale to the public.

MTO

MTO means a multimodal transport operator who concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal and assumes responsibility for the performance of the transport in accordance with the contract.

NVOCC

NVOCC means a non-vessel owning common carrier by water who has issued a house bill of lading which:

- A. contains terms and conditions which:
1. are based upon an underlying bill of lading issued to you by the actual carrier sub-contractor handling the goods, and
 2. have been filed and accepted by us ; and
- B. has been issued at the time of shipment prior to any loss.

NAOCC

NAOCC means a non-aircraft owning common carrier by air who has issued a airway bill of lading which:

- A. contains terms and conditions which:
1. are based upon an underlying bill of lading issued to you by the actual carrier sub-contractor handling the goods, and
 2. have been filed and accepted by us ; and
- B. has been issued at the time of shipment prior to any loss.

Personal Injury

Personal injury means injury, other than bodily injury, arising out of one or more of the following offenses committed in the course of your business, other than your advertising:



- A. false arrest, detention or imprisonment;
- B. malicious prosecution;
- C. the wrongful eviction from, wrongful entry into, or invasion of the right of private occupancy of a room, dwelling or premises that a person or persons occupy, by or on behalf of its owner, landlord or lessor;
- D. oral or written publication of material that slanders or libels a person or organization;
- E. oral or written publication of material that violates a person's right of privacy; or
- F. discrimination (unless insurance thereof is prohibited by law) based on race, color, religion, sex, age or national origin; except when alleged, charged or suffered by any:
 - 1. applicant for employment;
 - 2. present or former employee; or
 - 3. prospective employee.

Pollutants

Pollutants mean any solid, liquid, gaseous or thermal irritant or **contaminant**, including smoke, vapor, soot, fumes, acids, alkalis, chemicals, and waste. Waste includes materials to be disposed of, recycled, reconditioned or reclaimed.

Securities

Securities means:

- all negotiable and nonnegotiable instruments or contracts that represent either money or other property held by you in any capacity;
- revenue and other stamps in current use;

Suit

Suit means a civil proceeding in which damages because of loss or damage to which this insurance applies are alleged. **Suit** also includes:

- an arbitration proceeding in which such damages are claimed and to which the **insured** must submit or does submit with our consent; or
- any other alternative dispute resolution proceeding in which such damages are claimed and to which the **insured** submits with our consent.

Temporary Worker

Temporary worker means a person who is furnished to you for a finite time period to support or supplement your work force in special work situations such as **employee** absences, temporary skill shortages and seasonal workloads.

10/11/2003

**INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL,
BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION CLAUSE**

**This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance
inconsistent therewith**

1. In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from
 - 1.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
 - 1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
 - 1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes
 - 1.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

CL 370...

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

10/11/03

INSTITUTE CYBER ATTACK EXCLUSION CLAUSE

- 1.1 Subject only to clause 1.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.
- 1.2 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 1.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

CL380



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Terrorism Exclusion Endorsement

Notwithstanding any provision to the contrary within this insurance or any endorsement thereto it is agreed that this insurance excludes loss, damage, cost or expense of whatsoever nature directly or indirectly caused by, resulting from or in connection with any act of terrorism regardless of any other cause or event contributing concurrently or in any other sequence to the loss.

For the purpose of this endorsement an act of terrorism means an act, including but not limited to the use of force or violence and/or the threat thereof, of any person or group(s) of persons, whether acting alone or on behalf of or in connection with any organisation(s) or government(s), committed for political, religious, ideological or similar purposes including the intention to influence any government and/or to put the public, or any section of the public, in fear.

This endorsement also excludes loss, damage, cost or expense of whatsoever nature directly or indirectly caused by, resulting from or in connection with any action taken in controlling, preventing, suppressing or in any way relating to any act of terrorism,

If Chubb allege that by reason of this exclusion, any loss, damage, cost or expense is not covered by this insurance the burden of proving the contrary shall be upon the Insured.

In the event any portion of this endorsement is found to be invalid or unenforceable, the remainder shall remain in full force and effect.

All other terms and conditions remain unchanged.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**TRANSPORTATION SPECIALIST
LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY**

MEMBERS OF TIFFA PROGRAM II

POLICY No. 92462256-92463679-IF-05

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
Chubb Insurance Company (Thailand) Limited

ชั้น 16 อาคารธนิยะพลาซ่า เลขที่ 52 ถนนสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ โทร. (662) 231-2640 แฟกซ์ (662) 231-2653
16th Floor Thaniya Plaza Building 52 Silom Road, Bangrak, Bangkok 10500 Tel. (662) 231-2640 Fax: (662) 231-2653



ชำระอากรแล้ว

DESCRIPTION OF RISK

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE POLICY
 PROGRAM II

DECLARATIONS

Policy Number: 92462256-92463679-IF-06

Description of Risk

Insured : MEMBERS OF TIFFA
 PROGRAM II

Insured's business : Insured's business activities arising from or relating to the issuance and services of FIATA Bill of Lading, unless otherwise declared and agreed by Chubb on a case by case basis where the respective amendments shall be endorsed into the policy.

Period of Insurance : 1st January 2006 TO 31st December 2006

Retroactive Date (for Errors & Omissions): 1st January 2005

Cover : The Insurer agrees subject to the terms, conditions, limits of liability, deductibles, and exceptions contained herein or in the Policy, or endorsed or otherwise expressed hereon, to indemnify the Insured in relation to liability arising from the insured services, under the Coverage(s) below.

Coverage

Cargo Liability : - Covered

Extensions

Customs Liability : - Covered

Third Party Liability : - Covered

Errors & Omissions : - Covered

Limits of Insurance

Cargo Liability : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence Accident/Incident/Occurrence Baht 20,000,000
 Aggregate Limit: Baht 20,000,000

Extensions with applicable limits:

Customs Liability : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence Accident/Incident/Occurrence Baht 2,000,000
 Aggregate Limit: Baht 2,000,000

Third Party Liability : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence Accident/Incident/Occurrence Baht 20,000,000

Errors & Omissions : Limit of Each Accident/Each Incident/Occurrence Accident/Incident/Occurrence Baht 4,000,000
 Aggregate Limit: Baht 4,000,000



Deductibles (applied to each Accident/Incident/Occurrence) :

Cargo Liability : Baht 30,000*
Customs Liability : Baht 30,000
Third Party Liability : Baht 30,000
Errors & Omissions : Baht 100,000 But Baht 30,000 in respect of customs fines & penalties.

* The Deductible will apply to all claims except:

Temperature Controlled Cargoes, Hazardous Cargoes, Live Animals, Precious Jewellery where deductible is 10% of claim, subject to a minimum of Baht 100,000 for each and every loss.

Conditions : As per attached Transportation Specialist Legal Liability Insurance wordings, including the following additional clauses:

- Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion clause 10/11/03
- Institute Cyber Attack Exclusion Clause 10/11/2003
- Terrorism Exclusion Endorsement

Subject to the following:

Insured Services:

Operations - customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC.

Approved Contracts:

FIATA contracts

Hazardous Cargo - Movement and handling of hazardous cargo are subject to:

1. Requirements of current International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code,
2. Insured must be licensed & comply with the conditions laid down by the respective authorities in Thailand.

Jurisdiction and Governing Law : Thailand

Premium Rates : Baht 30 per bill of lading and or entry documents issued for Outbound Cargo.

Baht 20 per bill of lading and or entry documents issued for Inbound Cargo.

Minimum & Deposit Premium : Baht 53,714.00 (Inclusive of VAT & Stamp Duty)

The Insured shall report to Chubb on monthly basis within 15th days at the end of each month. It is a condition of this policy that until expiry the Insured is bound to declare hereunder each and every shipment of despatch falling within its scope without exception, Chubb being bound to accept same up to but not exceeding the Limits of Liability specified herein. In the event the actual premium is in excess of the Minimum Deposit, the Insured shall remit the additional premium to Chubb. If the actual is less than the Minimum Deposit, Chubb will not repay the difference to the Insured.

In witness whereof this policy has been signed by a duly Authorized Representative of the Company, in Thailand.



Director



Director


CHUBB

Authorized Officer



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Contract

Words and phrases that appear in **bold** print have special meanings and are defined in the Definitions section of this contract.

Throughout this contract the words "you" and "your" refer to the **insured** named in the Declarations to this policy, and any other person or organization qualifying as an **insured** under this contract. The words "we," "us" and "our" refer to the company providing this insurance.

In addition to the **insured** named in the Declarations, other persons or organizations qualify as **insureds**. Those persons or organizations and the conditions under which they qualify are identified in the Who Is Insured section of this contract.

Who Is Insured

Sole Proprietorship

If you are an individual, you and your spouse are **insureds**, but only with respect to the conduct of a business of which you are the sole owner.

Partnership or Joint Venture

If you are a partnership or joint venture, you are an **insured**. Your members, your partners, and their spouses are also **insureds**, but only with respect to the conduct of your business.

Other Organizations

If you are an organization other than a partnership or joint venture, you are an **insured**. Your **executive officers** and directors are **insureds**, but only with respect to their duties as your officers or directors.

Employees

Your **employee**, other than your **executive officers**, are **insureds**, but only for acts within the scope of their employment by you or while performing duties related to the conduct of your business.

No **employee** is an **insured** for loss or damage to property owned or occupied by or rented or loaned to that **employee**, any of your other **employees**, or any of your partners or members (if you are a partnership or joint venture).

Limitation On Who Is Insured

No one is an **insured** for the conduct of any current or past partnership or joint venture that is not shown as a named **insured** in the Declarations.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



CHUBB

Coverage

Cargo Liability

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, we will pay **claims** the **insured** becomes legally obligated to pay for direct physical loss or damage to cargo arising out of:

1. the issuance of your Air Waybill or Ocean Bill of Lading and/or FIATA Bill of Lading;
2. any international transport convention or compulsory national law;
3. any standard trading conditions approved by a national freight forwarding, road haulage or warehousing association;
4. your standard trading conditions provided they accept no greater liability or responsibility than those in the FIATA standard bill of lading or national association standard conditions; or
5. a contract which is approved by us and noted in the Declarations;

in the conduct of your business as an **international transportation specialist**.

We will also pay **claims** the **insured** becomes legally obligated to pay by reason of liability imposed by law for direct physical loss or damage to containers not owned or leased by you whilst in your care, custody and/or control.

The physical loss or damage must be caused by an accident occurring during the policy period. An accident means an unforeseen occurrence and includes repeated exposure to similar conditions.

Extensions

Customs Liability

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, "Administrative fine and penalty" as appearing in the Fines or Penalties exclusion is modified as follows:

We will cover **claims** for fines, penalties and confiscation of property imposed by an authority having jurisdiction over your **insured** activity for your negligent and unintentional breach of import or export regulations only. These fines and penalties are limited to additional customs duty, sales tax, value added tax or other similar monetary charges that would otherwise not have been due but for your negligent and unintentional breach of import or export regulations.

The coverage provided under this extension does not apply to any breach of any law, regulation or order enforced by the United States government, its agencies and all political subdivisions in the United States of America.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Third Party Liability

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations, we will pay **claims** the **insured** becomes legally obligated to pay for:

Accidental death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical and funeral expenses) of any third party, and the consequential loss resulting from such death, injury, or illness.

Physical loss or damage to third party property not in your physical care, custody, and/or control, and consequential loss resulting



from such loss or damage.

in the conduct of your business as an international transportation specialist.

ADDITIONAL EXCLUSIONS

The following are added to the exclusions section of this policy in respect of coverage provided by this extension.

- A. Death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical, and funeral expenses) of any of your employees. For the purpose of this extension, the term **employees** include those working under a contract of service or apprenticeship and your directors and officers.
- B. Death, **bodily injury**, or illness (including hospital, medical, and funeral expenses) of any contractor, sub-contractor and/or their **employees** engaged by you or by any of the entities listed in the Declarations or any subsidiary thereof nor to any sub-contractor of any contractor and/or their **employees** engaged by you or any of the entities stated above or any of their subsidiaries.
- C. Loss or damage to your or your contractors', subcontractors' and/or agents' owned, occupied, leased, or rented property, regardless of cause.
- D. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from the ownership or use by or on behalf of the insured of:
 1. Any vehicle (or machine) which is capable of self-propulsion or attached to a self-propelled vehicle and used in circumstances to which road or traffic ordinance apply; or insured under any form of motor or automobile insurance policy; or
 2. Any vessel, cycle, vehicle, locomotive, aircraft, container, chassis, trailer.
- E. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from or any property and/or equipment that is sold or supplied or repaired or renovated or let out for hire and no longer in the insured's possession or control.
- F. Liability for injury or claims caused by or in connection with, or arising from the ownership or tenure by the insured of any land or buildings not specified in the Declarations.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Errors & Omissions

You are covered under this extension if it is stated in the Declarations.

Subject to the applicable Limit of Insurance shown in the Declarations of this policy, we will pay **claims first made and reported** during the Period of Insurance which the insured becomes legally obligated to pay for:

- financial loss of customers arising from:
 1. delay in performing your contractual obligations;
 2. failure to perform your contractual obligations;
 3. an incorrect statement or omission in documentation; or

Page 3 of 19

1. no insured (past or present) had knowledge of the prior negligent act, error or omission as of the commencement of the Period of Insurance, nor could any insured in any reasonable way foresee that a claim might be made;

Page 4 of 19

ต้นฉบับไม่มีหน้านี้

NO THIS PAGE IN ORIGINAL

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



2. the claim is reported by you to us in writing during the Period of Insurance;
3. any other insurance or agreement of indemnity applying to the claim has been used up; and
4. such negligent act, error or omission occurs on or after the Retroactive Date.

The Limit of Insurance in respect of this extension may not be used to increase any other Limit of Insurance contained in the Declarations.

Limits Of Insurance

The Limits of Insurance shown in the Declarations and the rules below fix the most we will pay regardless of the number of:

- insureds;
- negligent acts, errors or omissions;
- claims made or suits brought; or
- persons or organizations making claim or bringing suits.

The Limits Of Insurance apply separately to each consecutive annual period and to any remaining period of less than 12 months, starting with the beginning of the Period of Insurance, unless the Period of Insurance is extended after issuance for an additional period of less than 12 months. In that case, the additional period will be deemed part of the last previous Period of Insurance for the purposes of determining the Limits of Insurance.

Aggregate Limit

The Aggregate Limit is the most we will pay for the sum of all claims and Supplementary Payments.

Limit for Each Accident/Incident/Occurrence

The Limit for Each Accident/Incident/Occurrence is the most we will pay for the sum of claims and Supplementary Payments that result from a single accident, incident or occurrence.

Any amount paid for claims and Supplementary Payments arising out of an accident, incident or occurrence will reduce the amount of the applicable Aggregate Limit available for payment of claims and Supplementary Payments arising out of any other accident, incident or occurrence.

If the applicable Aggregate Limit has been reduced by the payment of claims and Supplementary Payments to an amount that is less than the relevant Limit for Each Accident/Incident/Occurrence, the remaining Aggregate Limit is the most that will be available for payment of claims and Supplementary Payments arising out of any other accident, incident or occurrence.

A series of related accidents, incidents or occurrences shall be treated as a single accident, incident or occurrence and will be subject to the Limits of Insurance in effect when the first claim is made against the insured and reported to us, in accordance with the terms of this policy. This includes any series of accidents, incidents or occurrences which occur over more than one annual period.



Deductible

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

196

Subject to the applicable Limit of Insurance, our obligation to pay claims or Supplementary Payments applies only to the amount of claims or Supplementary Payment in excess of the deductible amount shown in the Declarations. The deductible shall apply separately to each claim. A series of related accidents, incidents or occurrences shall be treated as a single claim and will be subject to the Limits of Insurance in effect when the first claim is made against the insured and reported to us, in accordance with the terms of this policy. This includes any series of accidents, incidents or occurrences which occur over more than one annual period.

Investigation and Defense

We will have the right and duty to defend any insured against a suit or a claim to which this insurance applies. However, we will have no duty to defend any insured against a suit or a claim to which this insurance does not apply. We may at our discretion investigate any negligent act, error or omission and settle any claim or suit that may result.

The amount we will pay for claims and Supplementary Payments is limited to the Limits of Insurance. Our right and duty to defend ends when the applicable Limit of Insurance has been exhausted.

The amount we pay to investigate and defend any suit or claim is part of and will reduce the Limits of Insurance.

We have no further obligation or liability to pay sums or perform acts or services unless explicitly provided for under Supplementary Payments shown below.

Supplementary Payments

We will pay, with respect to any claim we investigate or settle, or any suit against an insured we defend:

- all expenses we incur;
- the premium amount for appeal bonds, or for bonds to release attachments, but only for premium amounts within the amount of insurance available. We do not have to apply for or furnish these bonds;
- reasonable expenses incurred by the insured at our request to assist us in the investigation or defense of the claim or suit or pursuant to the section entitled Joint Duties In a Non-Admitted Jurisdiction Or Where We Do Not Exercise Our Right to Defend but we will not pay for loss of earnings. Such expenses shall exclude remuneration of employees, directors or officers or office overheads, travel costs unrelated to a claim or other administration costs. We will not pay any expenses unless authorized in writing by us;
- costs taxed against the insured in the suit;
- prejudgment interest awarded against the insured on that part of the judgment we pay. If we made an offer to pay the applicable Limit of Insurance, we will not pay any prejudgment interest based on that period of time after the offer; and
- all interest on the full amount of any judgment that accrues after entry of the judgment and before we have paid, offered to pay, or deposited in court the part of the judgment that is within the applicable Limit of Insurance.

These payments will reduce all applicable Limits of Insurance.



We will also pay the following expenses related to shipments, which payments will reduce the Limits of Insurance:

in respect of Bill of Lading liability, we will provide security for general average, salvage and special charges due from cargo interests under your bill of lading. You will not release cargo to consignees without taking counter security for the general average, salvage and special charges (underwriters' guarantees or cash deposits). If you release cargo without obtaining counter security, you must pay us back any sums we are obliged to pay in respect to cargo within 45 days.

The following expenses are collectively covered up to Baht 1,000,000 in the annual aggregate:

- **Uncollected Cargo**
extra costs incurred solely by the total failure of the consignee to collect or remove cargo at the place of delivery less:
 - costs which you would have incurred in any event
 - proceeds from sale of cargo
 - sums which you can recover from anyone else
- **Completion of carriage**
Costs, additional to costs which you would have incurred in any event, incurred to complete your contractual obligation transport the cargo to the place of delivery – and arising solely from the failure of your subcontractor (or person acting on its behalf) to pay its debts (or pay promptly);
- costs of disposing of cargo following an accident;
- quarantine & disinfection (including fumigation) following an accident and other than in the normal course of business.

These payments will reduce all applicable Limits of Insurance.

Coverage Territory

This insurance applies anywhere, except it does not include any country where the government of the United States of America prohibits us from providing insurance. However, the insured's responsibility to pay damages must be determined by a suit on the merits or in a settlement we agree to.

Exclusions

Asbestos

This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of the actual, alleged or threatened contaminative, pathogenic, toxic or other hazardous properties of asbestos.

This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of any:

- demand, order, request or regulatory or statutory requirement that any insured or others test for, monitor, clean up, remove, contain, treat, detoxify or neutralise, or in any way respond to, or assess the effects of asbestos; or
- claim or proceeding or directive or judgement by or on behalf of a governmental authority or judicial authority or others for damages because of testing for, monitoring, cleaning up, removing, containing, treating, detoxifying or neutralizing, or in

**TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE**

any way responding to, or assessing the effects of asbestos.

Asbestos means asbestos in any form, including its presence or use in any alloy, by-product, compound or other material or waste. Waste includes material to be recycled, reconditioned or reclaimed.

Bodily Injury	This insurance does not apply to bodily injury (except under Third Party Liability extension), advertising injury or personal injury .
----------------------	---

Actions From Related Companies	This insurance does not apply to claims made by one insured against another insured , or made by any business enterprise which controls or is controlled through 10% or more of voting power or by contract or by common management by any insured , or is part of a group of companies, one of which is an insured , having common ultimate ownership.
---------------------------------------	--

Acts Of Terrorism or Sabotage	This insurance does not apply to any claim arising out of state sponsored, government directed or politically, economically or religiously motivated acts of terrorism or sabotage.
--------------------------------------	--

Contractual Liability	This insurance does not apply to the defense of any claim or suit or payment of any damages that you are legally liable to pay, solely by reason of your assumption of liability in a contract or agreement, other than those contracts covered by the Coverage Cargo Liability section on page 2 hereof.
------------------------------	---

This exclusion does not apply to liability for damages that the **insured** would have in the absence of such contract or agreement.

Damage To Your Property Or The Property Of Others	This insurance does not apply to claims for: A. loss or damage to your owned, leased or rented property; or B. loss or damage to the property of others
--	---

where such loss or damage is:

caused by an unexplained loss, mysterious disappearance or loss disclosed on taking inventory;

arising from inherent vice, deterioration, decay, rot or any quality, fault or weakness in the property that caused it to damage or destroy itself; or

caused by or resulting from voluntary parting of title to or possession of the property because of any fraudulent scheme, trick or device.

Dishonesty	This insurance does not apply to any claim arising out of any fraudulent, dishonest, malicious or criminal acts or omissions committed alone or in collusion with others by you, your partners, directors, trustees, employees , anyone performing acts coming within the scope of the usual duties of your employees , or by anyone authorized to act for you, or anyone to whom you have entrusted covered property for any purpose.
-------------------	---

This Dishonesty exclusion does not apply to:

A. acts of vandalism;

B. acts committed by carriers or warehousemen for hire or anyone claiming to be a carrier or warehouseman for hire, other than:



1. you, your partners, directors, trustees and employees;
 2. anyone performing acts coming within the scope of the usual duties of your employees; or
 3. anyone authorized to act for you.
- C. ensuing loss or damage caused by or resulting from a peril not otherwise excluded.

Electronic Date Recognition

This insurance does not apply to any claim arising out of:

- A. the actual or potential inability of any:
1. hardware, software, operating system, network, microprocessor;
 2. other computer, data processing or communications system equipment or components; or
 3. other system, equipment or component that communicates with any of the foregoing,
to accept, retrieve, recognize, understand, interpret, identify, distinguish, process, communicate or otherwise use;
 4. any date; or
 5. information or code which contains dates; or
- B. the rendering of, or failure to render any service or advice in connection with paragraph A above.

Excluded Cargo

This insurance does not apply to any claim involving

- Jewellery or precious stones;
- Currency, coins, bank notes or bullion;
- Gold, silver, platinum, or other precious metals or alloys;
- Accounts, bills, deeds, bonds or other evidence of debt; or
- Securities

Fees Or Charges

This insurance does not apply to any claim arising out of any disputes involving your fees, charges, or tariff or the return of same.

Fiduciary Funds

This insurance does not apply to any claim arising out of any inability, or intentional failure, to pay or collect money or arising from your administration of funds or securities held in a fiduciary capacity.

Fines Or Penalties

This insurance does not apply to any criminal, civil or administrative fine or penalty save to the extent that you are covered under the Customs Liability extension.

Governmental Action

This insurance does not apply to any claim arising out of seizure, confiscation, expropriation, nationalization or destruction of property by order of governmental authority, whether de jure or de facto, regardless of any other cause or event that directly or indirectly:

- contributes concurrently to;



- contributes in any sequence to; or
- worsens,

the loss or damage, even if such other cause or event would otherwise be covered.

This Governmental Action exclusion does not apply to loss or damage caused by or resulting from acts of destruction ordered by governmental authority:

- A. when taken at the time of a fire to prevent its spread, if the fire would be covered under this insurance; or
- B. if the act of destruction is made necessary by direct physical loss or damage to:
 1. cargo while in transit; or
 2. a conveyance in or on which cargo while in transit is loaded, caused by or resulting from a peril not otherwise excluded.

Import or Export Acts This insurance does not apply to any claim arising out of any violation or alleged violation of governmental act, law or ordinance regulating imports or exports or regarding restrictive trade practices or boycotts or any similar act, law or ordinance.

Importer/Exporter Of Record This insurance does not apply to any claim arising solely from your actions as importer and/or exporter of record.

Insurance This insurance does not apply to any claim arising out of insurance or surety bond advice or arrangements except when incidental to other international transportation specialist services being performed.

Wrongful, Wilful, Knowing &/or Intentional Acts This insurance does not apply to any claim arising out of an act that:

- is intended by the insured; or
- can be expected from the standpoint of a reasonable person;

to cause loss or damage, even if the loss or damage is of a different degree or type than actually intended or expected.

Wrongful conduct includes but is not limited to: dishonest, criminal, intentional, deliberate, fraudulent, or knowingly wrongful or malicious acts or omissions, gross negligence or conversion.

Labor Dispute This insurance does not apply to any claim arising out of labor disputes, strikes, locked out workman, or persons taking part in labor disturbances, civil riots, or civil commotion.

Nuclear Hazard This insurance does not apply to any claim arising out of nuclear reaction or radiation, or radioactive contamination, however caused.

Pollution This insurance does not apply to any claim for actual, alleged or threatened exposure to, or generation, storage, transportation, discharge, emission, release, escape, seepage, migration, dispersal, treatment, removal or disposal of any pollutants unless caused by an event which is

sudden and accidental, and neither expected or intended by the insured, and became known to the insured within 72 hours after its commencement and is reported to us within 90 days thereafter.

This insurance does not apply to any loss, cost or expense arising out of:

- (a) any fines, penalties, punitive damages, exemplary damages, treble damages or any other damages resulting from the multiplication of compensatory damages.
- (b) any site or location used in whole or in part for the handling, processing, treatment, storage, disposal or dumping of any pollutants.
- (c) the cost of evaluating and/or monitoring and/or controlling any pollutants.
- (d) the cost of removing and/or nullifying and/or clearing up any pollutants on property at any time owned and/or leased and/or rented by the insured and/or under the control of the insured.

Punitive Damages

This insurance does not apply to any claim for or award of punitive or exemplary damages.

Transportation Equipment

This insurance does not apply to any claim arising from the ownership, maintenance, operation or use by you, or in your interest or at your direction, of watercraft, automobiles, motor vehicles, aircraft, or mobile vehicles of any kind.

Special Cargo

The following special cargoes will be covered, up to 10% of the Cargo Liability Limit of Insurance or Baht 2,000,000, whichever is lower:

- tobacco or tobacco products
- beer, wine or other alcoholic beverages
- furs or garment trimmed with fur
- bona fide works of art
- live animals

War And Military Action

This insurance does not apply to any claim arising out of:

- war, including undeclared or civil war;
- warlike action by a military force, including action in hindering or defending against an actual or expected attack, by any government, sovereign or other authority using military personnel or other agents; or
- insurrection, rebellion, revolution, usurped power or action taken by governmental authority, whether de jure or de facto in hindering or defending against any of these,

regardless of any other cause or event that directly or indirectly:

- contributes concurrently to;
- contributes in any sequence to; or
- worsens,

the loss or damage, even if such other cause or event would otherwise be



covered.

Wilful Violation	This insurance does not apply to any claim arising out of the wilful violation of any law or ordinance.
------------------	---

Conditions

Arbitration

In case of any dispute, contradiction or demand under the policy between us and the person legally entitled under the policy, the matter shall be determined by arbitration conducted in accordance with the regulations of the Department of Insurance governing arbitration, which determination shall be final and binding on all parties.

Audit Of Books And Records

We may audit your books and records as they relate to this insurance at any time during the term of this policy and up to three years afterwards.

Cancellation

The first named insured in the Declarations may cancel this policy or any of its individual coverages at any time by sending us a written request or by returning the policy and stating when thereafter cancellation is to take effect.

We may cancel this policy or any of its individual coverages at any time by sending to the first named insured a notice 30 days (20 days in the event of non-payment of premium) in advance of the cancellation date. Our notice of cancellation will be mailed to the first named insured's last known address, and will indicate the date on which coverage is terminated. If notice of cancellation is mailed, proof of mailing will be sufficient proof of notice.

The earned premium will be computed on a pro rata basis. Any unearned premium will be returned as soon as practicable.

Changes

This policy can only be changed by a written endorsement that becomes part of this policy. The endorsement must be signed by one of our authorized representatives.

Compliance By Insured

We have no duty to provide coverage under this policy unless you and any other involved insured have fully complied with all of the terms and conditions of the policy.

Concealment Or Misrepresentation

This insurance is voidable, at our election, if you or any other insured intentionally conceals or misrepresents any material fact or circumstance relating to this insurance at any time.

Currency Provision

We will pay any loss in the same currency as the currency of the Limits Of Insurance stated in the Declarations, unless otherwise provided.

When payment of a loss involves any currency other than that of the Limits Of Insurance shown in the Declarations, we will convert the value of the



loss to the currency of the Limits Of Insurance shown in the Declarations at the free rate of exchange as published by Bangkok Post, as of the date of loss, or, for ongoing disability or medical payments as of the date of the respective payment.

After we make any conversion from another currency, we will apply all other terms of this policy to determine the amount of our final loss obligation.

At our sole option and upon your request, or the request of the injured **employee** or his dependents, we may also pay loss under this policy in any currency.

First Named Insured

The person or organization first named in the Declarations is primarily responsible for payment of all premiums. The first named **insured** will act on behalf of all other named **insureds**, for the giving and receiving of notice of cancellation or non-renewal and the receiving of any return premiums that become payable under this policy.

Inspections And Surveys

We may:

- make inspections and surveys at any time;
- give you reports on conditions we find; and
- recommend changes.

Any inspections, surveys, reports or recommendations relate only to insurability and the premiums to be charged. We do not make safety inspections. We do not undertake to perform the duty of any person or organization to provide for the health or safety of workers or the public. And we do not warrant that conditions:

- are safe or healthful; or
- comply with laws, regulations, codes or standards.

This condition applies not only to us, but also to any rating, advisory, rate service or similar organization which make insurance inspections, surveys, reports or recommendations for us.

Duties In The Event Of Negligent Act, Error Or Omission, Claim or Suit

A. You must see to it that we are notified immediately in writing of any negligent act, error or omission even if a claim has not been made. To the extent possible, notice should include:

1. How, when and where the negligent act, error or omission took place;
2. The names and addresses of any claimants, possible claimants and witnesses;
3. the nature and location of the negligent act, error or omission;
4. the **insureds**, involved;
5. what happened, or did not happen, and what claim might be made against you; and
6. copies of documents relating to the transaction, including those instructions received prior to the negligent act, error or omission.

B. If a claim is made or suit is brought against any **insured**, you must:

1. Immediately record the specifics of the claim or suit and the



- date received; and
- 2. Notify us in writing as soon as practicable.
- C. You and any other involved **insured** must:
 - 1. Immediately send us copies of any demands, notices, summonses or legal papers received in connection with the **claim or suit**;
 - 2. Authorize us to obtain records and other information;
 - 3. Cooperate with us in the:
 - a. Investigation or settlement of the **claim or**
 - b. Defense of the **suit**; and
 - 4. assist us, upon our request, in the enforcement of any right against any person or organization which may be liable to the **insured** because of loss or damage to which this insurance may also apply.
- D. No **insured** will, except at that **insured's** own cost, make a payment, assume any obligation, including any financial guarantee or guarantee payment or incur any expense, other than for first aid, without our written consent. Further, you must not make any statements admitting responsibility for the **claim**. If you do any of the above, it will result in our denial of your **claim** even though the **claim** might have been covered by the policy.
- E. You must keep strictly confidential your negligent act, error or omission unless you are required by law to disclose it. If you are consulting a lawyer, you may disclose the negligent act, error or omission only to your lawyer under confidentiality.
- F. You must not make any admission in respect of, nor offer to settle, any **claim or suit** without our prior written consent.

Joint Duties In a Non-Admitted Jurisdiction Or Where We Do Not Exercise Our Right To Defend

For a claim or suit to which this insurance applies that arises in a non-admitted jurisdiction or anywhere we cannot exercise our right to defend a claim or suit, we will consult with you and with any other insured.

You or any other **insured** must:

make such investigation, defense or settlement as we deem reasonable;

- obtain our approval for any payment; and
- effect approved payments to others, in accordance with the terms of this insurance.

We retain the right to assume control of any investigation, defense, settlement or recovery proceedings. You or any other **insured** have the duty to cooperate with us in these proceedings.

Legal Action Against Us

No person or organization has a right under this insurance:

- to join us as a party or otherwise bring us into a **suit** asking for damages from an **insured**; or
- to sue us on this insurance unless all of its terms have been fully complied with.

A person or organization may sue us to recover on an **agreed settlement** or on a final judgment against an **insured** obtained after:



- an actual trial in a civil proceeding;
- an arbitration proceeding; or
- an alternative resolution proceeding,

but we will not be liable for damages that are not payable under the terms of this insurance or that are in excess of the applicable Limits of Insurance.

**No Benefit To Carrier
Or Bailee**

No person or organization, other than you, having custody of covered property will benefit from this insurance.

Other Insurance

If you have other insurance which applies to the loss, the other insurance must pay first. It is the intent of this policy to apply to the amount of loss which is more than the limit of liability of the other insurance. We will not pay more than our limit of liability.

In the event that either you or us believe that other insurance policies could apply to a submitted claim you must:

- provide us with copies of the policies;
- timely and properly submit claims to these insurance companies; and
- provide us with copies of those claims and all correspondence.

**Reimbursements to the
Insured**

We can request that you, on our behalf, make payment directly to any person entitled thereto. Upon receipt of proof of payment, we will reimburse you for any such payments. In a **non-admitted jurisdiction** we can ask you to investigate, defend and settle claims, proceedings and suits involving your employees. We will reimburse you for the reasonable cost of such investigation, defense and settlement.

In most cases, we will make payments directly, at your option and on your behalf. We will make voluntary payments only on condition that the employee or dependents receiving such payment execute a full release of all claims against you on account of such loss as may be required by us and, in addition executed an assignment to us of any right of action which they may have against any person, firm, corporation or estate, other than you, who is or may be liable for such loss. If we collect by virtue of such assignment an amount in excess of the voluntary payments made or agreed to be made, we will be entitled to, and shall retain from the amount recovered, our expenses incident to such recovery and the amount of payments made or agreed to be made. We will pay any remaining balance of the amount recovered to the person or persons executing such assignments. We will have full power and discretion to proceed against the party at fault or settle with such party upon such terms as may seem desirable to us, either without litigation or during pendency thereof.

Separation Of Insureds

Except with respect to the Limits Of Insurance and any rights or duties specifically assigned in this insurance to the first named insured this insurance applies:

- as if each named insured were the only named insured; and
- separately to each insured against whom claim is made or suit is brought.



Severability

If any part of this policy is found to be unenforceable or invalid, the remainder of this policy continues to be in effect.

This Is The Entire Contract

When you accept this agreement, you agree that:

- this policy is issued in reliance upon the truth of the statements and representations in your application;
- the statements and representations are yours; and
- neither you, nor we, have agreed to anything not contained in this policy.

Titles Of Paragraphs

The titles of the various paragraphs of this policy and endorsements, if any, attached to this policy are inserted solely for convenience or reference and are not to be deemed in any way to limit or affect the provisions to which they relate.

Transfer Of Rights And Duties

Your rights and duties under this insurance may not be transferred without our written consent. However, if you die, then your rights and duties will be transferred to your legal representative, but only while acting within the scope of duties as your legal representative, or to anyone having temporary custody of your property until your legal representative has been appointed.

Transfer Of Rights Of Recovery

If the insured has rights to recover all or part of any payment we have made under this insurance, those rights are transferred to us. The insured must do nothing to impair them. At our request, the insured will bring suit or transfer those rights to us and help us enforce them.

What Law Governs

This policy will be governed by Laws of Thailand.

When We Do Not Renew

If we decide not to renew this policy, we will mail or deliver to the first named insured stated in the Declarations written notice of the non-renewal not less than 60 days before the expiration date. If notice of non-renewal is mailed, proof of mailing will be sufficient proof of notice.

Definitions

WHEN USED WITH RESPECT TO INSURANCE UNDER THIS CONTRACT:

Advertising

Advertising means any advertisement, publicity article, broadcast or telecast.

Advertising Injury

Advertising injury means injury, other than bodily injury or personal injury, arising solely out of one or more of the following offenses committed in the course of advertising of your goods, products or services:

- oral or written publication of advertising material that slanders or libels a person or organization;
- oral or written publication of advertising material that violates a person's right of privacy; or
- infringement of copyrighted advertising materials or



infringement of trademarked or service marked titles or slogans.

Agreed Settlement **Agreed settlement** means a settlement and release of liability signed by us, the insured and the claimant or the claimant's legal representative.

Bodily Injury **Bodily Injury** means physical injury, sickness, disease, mental anguish, mental injury, shock or humiliation sustained by a person; it also includes death at any time resulting therefrom.

Claim **Claim** means a demand for damages and if the Customs Liability extension applies, a demand for fines, penalties or confiscation of property as described therein and if the Errors & Omissions extension applies, the demand for extra expenses as approved in accordance therewith. **Claim** does not mean a demand for damages by any insured.

Consolidator **Consolidator** means any person or organization that arranges for land, sea or air transportation of less than container load cargo and when necessary operates under authority of a governmental agency or international transportation association.

Contaminant **Contaminant** means an impurity resulting from the mixture of or contact of a substance with a foreign substance.

Customs Broker **Customs broker** means an agent for an importer/exporter operating under the authority of the government agency having jurisdiction, who advises on the technical requirements of importing/exporter, prepares and files documents, deposits import/export duties, secures release of goods and arranges methods of delivery.

Employee **Employee** includes a leased worker but does not include a temporary worker.

Executive Officer **Executive officer** means a person holding any of the officer positions created by your charter, constitution or by-laws.

Freight Forwarder **Freight forwarder** means:

- an agent for a shipper/consignee; or
- an organization who arranges for the delivery of cargo on behalf of the agent for a shipper/consignee,

who arranges the international or domestic movement of the cargo via land, air or sea, and prepares or checks various shipping documents and otherwise arranges for the transportation of cargo on behalf of shippers/consignee.

Insured **Insured** means any person or organization qualifying as an insured under the Who Is Insured provisions and against whom claim is made or suit is brought.



CHUBB

International
Transportation
Specialist

TRANSPORTATION SPECIALIST LEGAL LIABILITY INSURANCE

208

International transportation specialist means a customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC.

International transportation specialist does not mean any other business activity you may conduct including chartering; stevedoring; managing, owning or operating vessels; acting as a shipping agent or broker; acting as a terminal operator; or acting as a warehouseman, packer crater or hauler goods (except as incidental to operations defined in customs broker, freight forwarder, consolidator, MTO, NVOCC or NAOCC).

Leased Worker

Leased worker means a person leased to you by a labor leasing firm under an agreement between you and the labor leasing firm, to perform duties related to the conduct of your business. **Leased worker** does not include a temporary worker.

Money

Money means:

- currency, coins, bank notes or bullion;
- food stamps;
- checks or drafts drawn on any account; or
- travelers checks, registered checks and money orders, held for sale to the public.

MTO

MTO means a multimodal transport operator who concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal and assumes responsibility for the performance of the transport in accordance with the contract.

NVOCC

NVOCC means a non-vessel owning common carrier by water who has issued a house bill of lading which:

- A. contains terms and conditions which:
1. are based upon an underlying bill of lading issued to you by the actual carrier sub-contractor handling the goods, and
 2. have been filed and accepted by us ; and
- B. has been issued at the time of shipment prior to any loss.

NAOCC

NAOCC means a non-aircraft owning common carrier by air who has issued a airway bill of lading which:

- A. contains terms and conditions which:
1. are based upon an underlying bill of lading issued to you by the actual carrier sub-contractor handling the goods, and
 2. have been filed and accepted by us ; and
- B. has been issued at the time of shipment prior to any loss.

Personal Injury

Personal injury means injury, other than **bodily injury**, arising out of one or more of the following offenses committed in the course of your business, other than your advertising:



- A. false arrest, detention or imprisonment;
- B. malicious prosecution;
- C. the wrongful eviction from, wrongful entry into, or invasion of the right of private occupancy of a room, dwelling or premises that a person or persons occupy, by or on behalf of its owner, landlord or lessor;
- D. oral or written publication of material that slanders or libels a person or organization;
- E. oral or written publication of material that violates a person's right of privacy; or
- F. discrimination (unless insurance thereof is prohibited by law) based on race, color, religion, sex, age or national origin; except when alleged, charged or suffered by any:
 - 1. applicant for employment;
 - 2. present or former employee; or
 - 3. prospective employee.

Pollutants

Pollutants mean any solid, liquid, gaseous or thermal irritant or contaminant, including smoke, vapor, soot, fumes, acids, alkalis, chemicals, and waste. Waste includes materials to be disposed of, recycled, reconditioned or reclaimed.

Securities

Securities means:

- all negotiable and nonnegotiable instruments or contracts that represent either money or other property held by you in any capacity;
- revenue and other stamps in current use;

Suit

Suit means a civil proceeding in which damages because of loss or damage to which this insurance applies are alleged. **Suit** also includes:

- an arbitration proceeding in which such damages are claimed and to which the insured must submit or does submit with our consent; or
- any other alternative dispute resolution proceeding in which such damages are claimed and to which the insured submits with our consent.

Temporary Worker

Temporary worker means a person who is furnished to you for a finite time period to support or supplement your work force in special work situations such as employee absences, temporary skill shortages and seasonal workloads.

10/11/2003

**INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL,
BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION CLAUSE**

This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith

1. In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from
 - 1.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
 - 1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
 - 1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause dose not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepare, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes
 - 1.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

CL 370...

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

10/11/03

INSTITUTE CYBER ATTACK EXCLUSION CLAUSE

- 1.1 Subject only to clause 1.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.
- 1.2 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 1.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

CL330



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Terrorism Exclusion Endorsement

Notwithstanding any provision to the contrary within this insurance or any endorsement thereto it is agreed that this insurance excludes loss, damage, cost or expense of whatsoever nature directly or indirectly caused by, resulting from or in connection with any act of terrorism regardless of any other cause or event contributing concurrently or in any other sequence to the loss.

For the purpose of this endorsement an act of terrorism means an act, including but not limited to the use of force or violence and/or the threat thereof, of any person or group(s) of persons, whether acting alone or on behalf of or in connection with any organisation(s) or government(s), committed for political, religious, ideological or similar purposes including the intention to influence any government and/or to put the public, or any section of the public, in fear.

This endorsement also excludes loss, damage, cost or expense of whatsoever nature directly or indirectly caused by, resulting from or in connection with any action taken in controlling, preventing, suppressing or in any way relating to any act of terrorism,

If Chubb allege that by reason of this exclusion, any loss, damage, cost or expense is not covered by this insurance the burden of proving the contrary shall be upon the Insured.

In the event any portion of this endorsement is found to be invalid or unenforceable, the remainder shall remain in full force and effect.

All other terms and conditions remain unchanged.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค

ชื่อ-ที่อยู่บริษัท

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....

กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ทำให้เป็นสำคัญว่า "ผู้เอาประกันภัย" ตามที่ระบุชื่อไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยข้างล่างนี้ตกลงชำระ เบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยและเบี้ยประกันภัยเพิ่ม (หากมี) ให้แก่ บริษัท..... ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัท" เพื่อตอบแทนในการที่บริษัทตกลงรับประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในความสูญหายหรือความเสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักของที่รับขนตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดและรายละเอียดข้างล่างนี้และภายใต้ข้อสัญญาเงื่อนไข ข้อยกเว้นและข้อ รับรองต่าง ๆ ดังปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลัง (ในกรณีที่ข้อความในเอกสารแนบท้ายและใบ สลักหลังขัดหรือแย้งกับข้อความที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ถือเอาข้อความในเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลังเป็นสำคัญ)

ตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย			
ชื่อ			
ที่อยู่			
ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ (ระบุเฉพาะกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร)			
ขอบเขตและเส้นทางการขนส่ง.....			
ระยะเวลาประกันภัย : เริ่มต้นวันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.			
1. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม.....บาท 2. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องแต่ละครั้ง.....บาท 3. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง.....บาท 4. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชั่งน้ำหนักต่อการเรียกร้องแต่ละครั้งและต่อหนึ่งสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง.....บาท			
ความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดเองต่อการเรียกร้องแต่ละครั้งและต่อสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง			
ภัยเพิ่มพิเศษหรือข้อรับรอง ซึ่งถือเป็นสิ่งหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย <input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มี.....ข้อ คือ			
เบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ	อากรแสตมป์	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวมเงิน
บาท	บาท	บาท	บาท
จำนวนแบบฟอร์มใบตราส่ง / สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย.....ฉบับ			
<input type="checkbox"/> ตัวแทน <input type="checkbox"/> นายหน้าประกันภัยรายนี้.....ใบอนุญาตเลขที่.....			
วันทำสัญญาประกันภัย.....วันออกกรมธรรม์ประกันภัย.....			

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัทโดยผู้มีอำนาจได้ลงลายมือชื่อและประทับตราบริษัทไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

.....

กรรมการ
กรรมการ
ผู้รับมอบอำนาจ

ชื่อ – ที่อยู่บริษัท

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

คำจำกัดความ

ความหมายของคำตามนิยามที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในส่วนนี้ไม่ว่าปรากฏในส่วนใดก็ตามของกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมด เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า "พระราชบัญญัติฯ" หมายความว่า พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

คำว่า "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยที่ปรากฏชื่อในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติฯ และเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและรับผิดในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าสัญญานั้นจะทำด้วยตัวเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่ร่วมในการปฏิบัติการขนส่ง ดังกล่าว

คำว่า "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ" หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ได้ระบุชื่อไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้จดทะเบียนการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติฯ ให้ผู้เอาประกันภัยเป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

คำว่า "สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า สัญญาขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียวครอบคลุมการขนส่งจากสถานที่รับมอบของในประเทศหนึ่งจนถึงสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียมซึ่งหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งตามข้อความและถ้อยคำในใบตราส่งที่เป็นแบบฟอร์มตามที่แนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า "ของที่รับขน" หมายความว่า สักรวมทรัพย์ทุกประเภท สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งและตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหาและได้มีการระบุรายละเอียดของที่รับขนตามความหมายนี้ไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หมวด 1 สัญญาความคุ้มครอง

ภายใต้ข้อยกเว้นที่ระบุไว้ในหมวด 2 และเงื่อนไขทั่วไปในหมวด 3 รวมทั้งจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดที่กำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ข้อตกลง เงื่อนไข ข้อรับรองและ เอกสารแนบท้าย และใบสลักหลัง

(หากมี) การประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้คุ้มครอง

ข้อ 1. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง สำหรับ ความสูญหาย หรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าของของที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบหรือความครอบครองของผู้เอา ประกันภัยในฐานะดังกล่าว

ข้อ 2. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะตัวแทนในราชอาณาจักรของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบ ชก้าอันเกิดจากการผิดสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือการทำละเมิดแก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับ ตราส่ง หรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักรเกี่ยวกับของที่รับขน

ข้อ 3. การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองรวมถึงความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามข้อ 1 ของหมวดนี้ซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอา ประกันภัยและของบุคคลอื่นซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลเหล่านี้ด้วยซึ่งได้กระทำไปในทางการที่ จ้างหรือภายในขอบเขตแห่งอำนาจการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

หมวด 2 ข้อยกเว้น

เว้นแต่บริษัท จะตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรไว้เป็นอย่างอื่นหรือมีเอกสารแนบท้ายหรือใบ สลักหลังกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- ข้อ 1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าของของที่มีสาเหตุจาก
- 1.1 เหตุสุดวิสัย
 - 1.2 การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
 - 1.3 การบรรจุก๊ีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่อง หรือไม่เพียงพอซึ่งการกระทำโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

1.4 การยกขน การบรรทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

1.5 สภาพแห่งของนั่นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น

1.6 การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจำ การผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ

1.7 ความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบซ้กซ้ำของของที่รับขนในระหว่างการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายในซึ่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิด หรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

หากว่าความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบซ้กซ้ำตาม (ก) และ (ข) ของข้อนี้ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนหรือผู้ขนส่งได้กระทำการที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

1.8 ความบกพร่องหรือความผิดพลาดในเอกสารหรือคำสั่งเกี่ยวกับของที่รับขน ซึ่งผู้ตราส่งได้มอบให้ไว้แก่ผู้เอาประกันภัย

1.9 การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ การที่น้ำหนักหรือปริมาณสูญหายตามธรรมชาติของของที่รับขน

1.10 การกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายของบุคคลใดก็ตามที่มีใช้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยเพื่อทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งหรือของที่รับขนถูกทำลายหรือเสียหาย

1.11 การส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับของหรือการส่งมอบของที่มีได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งมอบของ

1.12 การขัษซีหรือควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยที่ผู้ขัษซีหรือผู้ควบคุมไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.13 การที่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเสื่อมสภาพหรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ขนส่งหรือบรรทุกเกินขนาดน้ำหนักบรรทุกหรือลากจูงเกินขนาดที่ยานพาหนะเหล่านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยหรือบรรทุกผิดหลักการจัดระวางหรือการลากจูงที่ผิดหลักการขนส่งที่ปลอดภัยหรือไม่มีส่วนป้องกันความเสียหายของของที่รับขน ซึ่งจำเป็นต้องมีตามปกติในการขนส่ง

1.14 การที่ผู้ขัษซีหรือควบคุมยานพาหนะอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติดให้โทษ หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ข้อ 2. การขนส่งทรัพย์สินต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบแล้วก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดแจ้งลักษณะทรัพย์สินไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้เอาประกันภัยจะได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงโดยชัดแจ้งที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

- 2.1 เงินแท่ง เงินรูปพรรณ ทองคำแท่ง ทองคำรูปพรรณ อัญมณี หรือของมีค่าอย่างอื่น
- 2.2 เงินตรา ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ หรือประหวอนสินค้า
- 2.3 ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติด
- 2.4 ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วมด้วย

ข้อ 3. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชกช้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากสงครามไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ก็ตาม สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การรัฐประหาร การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล การแข็งข้อหรือการต่อสู้ของประชาชน การประกาศกฎอัยการศึกและการใช้อำนาจของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด หรืออาวุธสงครามอื่นใด

ข้อ 4. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชกช้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากการแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดจากการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้

ข้อ 5. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชกช้า ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยหรือความคุ้มครองตามการประกันภัยอื่นใด

ข้อ 6. ความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือความเสียหายของของที่รับขน เช่น การสูญเสียตลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสียโอกาสในการใช้งาน เป็นต้น

ข้อ 7. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในค่าเสียหายและการเรียกร้องจากการส่งมอบชกช้า (delay) เว้นแต่ได้ตกลงกันไว้อย่างชัดแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ตราส่งโดยระบุไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่า ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศได้ยอมรับในผลจากการส่งมอบชกช้า

ข้อ 8. ความเสียหายทั่วไป (General Average) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) และค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Charges)

ข้อ 9. ค่าใช้จ่ายในการจำกัดและขนย้ายวัตถุอันตรายตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 หรือซากของวัตถุดังกล่าว

ข้อ 10. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย และการเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษ

หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป

ข้อ 1. ระยะเวลาประกันภัย

ความคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามหมวด 1 ของกรมธรรม์ประกันภัยจะเริ่มต้นและสิ้นสุดลงตามระยะเวลาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยหรือเมื่อบริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ยอมรับเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้แล้ว ทั้งนี้แล้วแต่เวลาใดจะถึงกำหนดก่อน กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดบังคับ

ข้อ 2. ขอบเขตและเส้นทางการขนส่ง

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงขอบเขตและเส้นทางการขนส่งตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าไม่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน บริษัทจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชดใช้ที่เกิดขึ้น

ข้อ 3. การพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อของที่รับขนเกิดความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชดใช้และเป็นกรณีที่ได้รับ ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกตามจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะรับผิดชอบความเสียหายส่วนที่เหลือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตาราง กรมธรรม์ประกันภัยและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขนี้

3.1 ชดใช้ตามจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือตามความตกลงที่มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย

3.2 ชดใช้โดยตรงให้แก่บุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความสูญหายหรือความเสียหายของของที่รับขนตามราคาที่จะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้คำนวณตามราคาที่พระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติไว้เพื่อการคำนวณราคาของที่

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบ แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

3.3 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากของที่รับขน ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้จะถูกหักด้วยมูลค่าซากก่อน

3.4 ในกรณีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบซ้และและผู้เอาประกันภัยไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ชดใช้ไม่เกินกว่าจำนวนเงินเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง หรือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัยแล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า

ข้อ 4. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องกระทำการดังต่อไปนี้

4.1 แจ้งให้บริษัททราบโดยมิชักช้าเมื่อเกิดความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซ้และให้ข้อมูลเกี่ยวกับเหตุเหล่านั้นในทันที และในกรณีที่ถูกฟ้องเป็นคดีต่อศาล ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัททราบทันทีและดำเนินการที่จำเป็นเพื่อรักษาสีทธิในการต่อสู้คดีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

ในกรณีที่ทุนทรัพย์ของคดีที่ผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องเกินกว่าจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ หากผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการตามหน้าที่ในข้อนี้และหากบริษัทเห็นว่ามูลคดีมิได้อยู่ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือเป็นมูลคดีที่อาจได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะให้ความคุ้มครองค่าทนายความที่เกิดขึ้นในการต่อสู้คดีตามจำนวนที่บริษัทเห็นชอบ โดยมีเงื่อนไขว่าทนายความผู้ต่อสู้คดีแทนผู้เอาประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากบริษัทหรือบริษัทเป็นผู้กำหนดและไม่ว่ากรณีใด ๆ ค่าทนายความดังกล่าว ค่าฤชาธรรมเนียมและหนี้ตามคำพิพากษาเมื่อรวมแล้วบริษัทจะรับผิดชอบไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

4.2 ดำเนินการใด ๆ ด้วยความรวดเร็วโดยควรในเหตุการณ์ทั้งหลายเท่าที่จำเป็นอันอยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยสามารถกระทำหรือควบคุมได้หรือตามที่บริษัทได้เรียกร้องให้กระทำเพื่อป้องกันมิให้ของที่รับขนต้องเสียหายหรือสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือเพื่อช่วยลดความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นในขณะนั้นให้น้อยลงหรือเพื่อดำเนินการรักษาสีทธิหรือใช้สิทธิทั้งหลายที่มีต่อผู้ขนส่งทอดอื่น ๆ หรือบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามสมควรจากการดำเนินการนั้น ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องคืนจากบริษัทได้ แต่ไม่ว่ากรณีใด ๆ บริษัทจะรับผิดชอบใน

ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมทั้งค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบของที่รับชนไม่เกินไป
กว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบต่อตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้ว
ไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

4.3 ผู้เอาประกันภัยจะประนีประนอมยอมความหรือสมยอมกับบุคคลอื่นใด
ไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน

4.4 รวบรวมหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่
เสียหายหรือสูญหายหรือส่งมอบชั่งช้ำและประมาณมูลค่าของความเสียหายอันเกิดจากเหตุนั้น ส่ง
มอบเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่บริษัทจะร้องขอ

บริษัทอาจไม่รับพิจารณาค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยจงใจหรือมี
เหตุอันควรเชื่อได้ว่าเจตนาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น

ข้อ 5. การผิดข้อรับรอง

เป็นที่ตกลงโดยแจ้งชัดในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ด้วยว่า ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อ
รับรองระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่ต้องปฏิบัติตามข้อ
รับรองนั้นอย่างเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยผิดข้อรับรองบริษัทย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตาม
กรมธรรม์ประกันภัยนี้ในทันทีที่มีการผิดข้อรับรองดังกล่าว

ข้อ 6. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญเกี่ยวกับความเสี่ยง
ภัยที่เอาประกันภัยหรือข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่จำเป็นต้องแจ้งให้บริษัทรู้เพื่อการประเมิน
ความเสี่ยงภัยหรือเพื่อกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือมีการละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าว
นั้น ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะและบริษัททรงไว้ซึ่ง
สิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันที่บริษัททราบถึงเหตุอัน
ควรจะบอกล้างได้

ข้อ 7. การแจ้งรายละเอียดข้อมูลของผู้เอาประกันภัยทุกกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน

ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการรวบรวมและบันทึกรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับของที่รับชน
แต่ละเที่ยวตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และทุกเที่ยวที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความ
คุ้มครองนั้น รวมทั้งข้อมูลอื่นที่บริษัทกำหนดแล้วแจ้งรายละเอียดนั้นเป็นลายลักษณ์อักษรลงนาม

โดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการแทนให้บริษัททราบภายในวันที่
.....ของทุกกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกันเพื่อการปรับปรุงเบี้ยประกันภัย

ข้อ 8. การปรับปรุงเบี้ยประกันภัย

เป็นที่ตกลงว่าเบี้ยประกันภัยตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้เป็นเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ และจะมีการปรับปรุงใหม่ทุกกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกันในระหว่างและเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาประกันภัยตามอัตราและรายละเอียดที่ได้ตกลงกัน

ข้อ 9. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

9.1 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้โดยไม่จำเป็นต้องคืนเบี้ยประกันภัยหากผู้เอาประกันภัยทุจริต

9.2 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ด้วยการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็นหนังสือไม่น้อยกว่า 60 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ของผู้เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยยังไม่มีควมรับผิดชอบที่กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองและบริษัทใช้สิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนพ้นกำหนด 60 วัน นับแต่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลใช้บังคับ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน แต่ไม่ว่ากรณีใด ๆ เบี้ยประกันภัยคืนจะไม่เกินกว่าร้อยละ 50 ของเบี้ยประกันภัยเมื่อพ้นกำหนด 60 วันนับแต่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลใช้บังคับก็ไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ

9.3 ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ ด้วยการแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยบริษัทจะไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้

9.4 ในระหว่างระยะเวลาการบอกเลิกสัญญา 60 วันตามข้อ 9.2 และระยะเวลา 15 วันตามข้อ 9.3 ข้างต้น ผู้เอาประกันภัยยังคงต้องผูกพันตามข้อ 7 และข้อ 8 ของหมวดนี้

ข้อ 10. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่มีข้อพิพาทข้อขัดแย้งหรือข้อเรียกร้องใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัท และหากผู้เอาประกันภัยประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับกรมการประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 11. อายุความ

ความรับผิดของบริษัทต่อผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันสิ้นสุดลงในทุกกรณี หากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาตไต่สวนการชี้ขาดภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ประโยชน์จากอายุความของผู้เอาประกันภัยเพื่อยกขึ้นต่อสู้บุคคลภายนอก



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชื่อ / ที่อยู่บริษัท

อัตราเบี้ยประกันภัย (ต่อปี)

สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

	ขั้นต่ำ	ขั้นสูง
อัตราเบี้ยประกันภัย	0.01%	10% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิด และ / หรือรายได้ และ / หรือใบตราส่ง แล้วแต่กรณี หรือตามแต่จะไดตกลงกันระหว่างผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวสวรส สุวรรณวัฒน์ เกิดวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2522 กรุงเทพมหานคร
จบการศึกษาระดับปริญญาตรีสาขาศาสตรบัณฑิตจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เข้าศึกษาหลักสูตรนิติ
ศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อปี พ.ศ.2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย